MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1939. 11. sz. NOVEMBER HÓ

ÁRA 50 FILLÉR



„GÉPÁPOLÁS"
Léri Béla díjnyertes munkája

II. ÉVF. 11. SZÁM 1939. NOVEMBER

MAGYAR SZÁRNYAK

MEGJELENIK HAVONTA EGYSZER. — SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL: BUDAPEST, VIII., ÜLLŐI-UT 12. SZÁM. TELEFON: 137-108. — ELŐFIZETÉSI ÁRA: EGY ÉVRE 10.— PENGŐ, TANULÓKNAK, REPÜLŐEGYESÜLETI TAGOKNAK 6.— PENGŐ, — VÁLLALATOKNAK, JOGI SZEMÉLYEKNEK ÉVI 40.— PENGŐ. POSTATAKARÉKPÉNZTÁRI CSEKK-SZÁMLA SZÁM: 29,830

AVIATIKAI FOLYÓIRAT
ORGANE MENSUELE ILLUSTRÉ DE L'AVIATION
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

(ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT)

TARTALOM:



SOMMAIRE:

vitéz HORTHY ISTVÁN
beszéde
szeptember 28-án a repülő kiképző keretek budaörsi ünnepélyes bemutatóján

— A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága és a Magyar Aero Szövetség nevében tisztelettel üdvözlöm a megjelenteket.

Engedélyt kérek arra, hogy a bemutató megkezdése előtt rövid tájékoztatást nyujtsak a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapról és ennek a Magyar Aero Szövetséggel karöltve kifejtett ezévi munkájáról.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap célja, a törvényt szószerint idézve: »a repülőképzésnek minél hathatósabb előmozdítása«.

A Nemzeti Repülő Alap intézőbizottságának feladata, hogy a szükséges anyagi eszközöket előteremtse és az irányítást a magyar királyi honvédelmi miniszter és közvetve a magyar királyi légierők parancsnokának intenciói szerint végezze. Kötelessége továbbá, hogy a pénznek és anyagoknak célszerű felhasználását ellenőrizze.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap legfontosabb feladata a haderőnkívüli repülő előképzés előmozdítása.

Elgondolásunk az, hogy a kiképzést a jövőben vitorlázó repüléssel fogjuk kezdeni, hogy ezáltal módunkban legyen a lényegesen költségesebb motoros kiképzés megkezdése előtt az egyes növendékek rátermettségéről meggyőződni.

A Nemzeti Repülő Alap második feladata a Magyar Királyi Légierők tartalékos repülőinek gyakorlatban tartása. Tekintettel, hogy ez évben e célra nem állt gép rendelkezésünkre, kénytelenek voltunk ezen feladatunk teljesítését a jövőre elhalasztani.

A Nemzeti Repülő Alap további feladatát képezi mindenféle haderőnkívüli repülőtevékenység támogatása és fejlesztése.

A végrehajtószerv minden esetben a Magyar Aero Szövetség és az ebbe tömörült repülőegyesületek.

Az Aero Szövetség kötelessége, hogy a kitűzött feladatokat végrehajtsa, a repülőegyesületek működését irányítsa, ellenőrizze és a fiatalságban a repülés iránt az érdeklődést felkeltse.

Ebben az évben elsőrendű feladatunk volt 120 pilótának haderőnkívüli elsőfokú kiképzése, akik a mai repülőbemutatón fogják bebizonytani tudásukat. Ezen kiképzés céljaira beszerzett az Alap 25 drb motoros iskola- és sportrepülőgépet, 160.000 kg benzint, 2.000 kg olajat és egyéb üzemanyagot.

A kiképzés 7 sportegyesületnél folyt, ezek közül 3 Budapesten működött és pedig: a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, a Budapest Sport Egyesület Repülőosztálya és a BSZKRT Sportegyesület Repülőosztálya.

A vidéken működő 4 keret a következő: a Debreceni Repülő-Club, a Délvidéki Aero Club Szegeden, a Pécsi Sportrepülő Kiképzőkeret és a Kassai Sportrepülő Kiképzőkeret.

A motoros pilótaképzésen kívül az Alap a fenti munkán kívül a következő támogatást nyujtotta:

SZÁRNYRA KELTEK...

A REPÜLŐ KIKÉPZŐ KERETEK ÜNNEPÉLYES BEMUTATKOZÁSA A KÖZFORGALMI REPÜLŐTÉREN 1939. SZEPTEMBER HÓ 28-ÁN

JÁNOSY ISTVÁN felvételeivel



Zászlódíszben a Közforgalmi repülőtér központi épülete.

Mintha a jó Isten is azt akarta volna, hogy tökéletes legyen a fiatal magyar repülő nemzedék első nyilvános bemutatkozása, — szeptember 28-ára jó és szép repülőidő igérkezett.

A közforgalmi repülőtér, — mint minden ünnepélyes alkalomkor — ezuttal is teljes zászlódíszben várja a vendégeket.

A kiképző keretek növendékei és gépparkja teljes számmal sorakozott fel a repülőtér zöld pázsitján, hogy méltóképen demonstráljon s hogy megmutassa ország-világnak azt, hogy ha három hónap szorgalmas munkájának eredménye ilyen, mit tudtunk volna megfelelő körülmények között a megkötöttség és korlátozottság 20 esztendeje alatt elérni.

*

A közforgalmi repülőtér környékét meglehetősen nagy tömeg lepi el, a hatalmas autópark bizonyítja, hogy a társadalom előkelőségei is nagy számmal érdeklődnek a repülő bemutató iránt.



vitéz Háry László, a légierők parancsnoka vitéz Horthy István min. tanácsossal beszélget. Kiséretükben Ember Sándor dr. országgyűlési képviselő és Szirmay Aladár vkszt. alezredes.

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intéző bizottsága hívta meg a nagy közönségen kívül azokat a hivatalos tényezőket, akik az Alap gondolatát felkarolták, amikor Kormányzó Urunk 70 éves születése napjára megengedte, hogy azt magas személyéről nevezzék el.

*

A repülőtér bejáratánál *vitéz Horthy István* mint. tan. az Aero Szövetség elnöke és *Ember Sándor dr.* országgyűlési képviselő társelnök fogadták *Bartha Károly, Kunder Antal* és *Vargha József* minisztereket, *vitéz Sónyi Hugót* a királyi honvédség főparancsnokát, *vitéz Háry Lászlót* a kir. légierők parancsnokát, *dr. Algyai-Huber Pál, dr. Bonczos Miklós* és *Törley Bálint* államtitkárokat. *Dr. vitéz nemes Grosschmidt István* min. tan., a Malert elnökigazgatója és *dr. vitéz Héjjas Iván* min. tan., a magyar kereskedelmi aviatikát képviselték. *Vitéz Bobory György* a képviselőház alelnöke és *vitéz Endre László* Pest m. alispánja is megjelentek az ünnepségen, hasonlóképen



A képen jobbra a kiképző keretek segélygépkocsi parkja.



Pillanatképek a szeptember 28.-i repülőbemutatóról

Felső baloldali kép: *Előkelőségek az ünnepség megkezdésére várnak.* Jobboldali kép: *vitéz Horthy István beszél.* Baloldali kép: *A m. kir. Légierők tiszti csoportja a beszédet hallgatja.* Alsó jobboldali kép: *Előkelőségek a bemutatót figyelik.*







Szendy Károly Budapest székesfőváros polgármestere is.

Az ünnepség első számaként *vitéz Horthy István* beszédet mondott, melyben beszámolt a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap munkásságáról és terveiről. Beszédét teljes egészében lapunk vezető helyén közöljük. Ezután csörlővontatásos motornélküli bemutató következett s a bemutatóhoz Steff Tibor hangszórókon közvetített egyszerű és világos magyarázatát hallhattuk. A motornélküli bemutató után csaknem valamennyi növendék sorjában felszállt s a kis Bücker Jungmann gépeken nagyon szép bemutatókat végeztek. A tehetségesebbek megfelelő magasság elérése után műrepülő figurákat mutattak be s a hozzáértő nézőközönség alig akart hitelt adni az oktatók állításának, mely



Vitorlázó géppark a bemutatón.



Egyik növendék motoros géppel műrepülést mutat be.

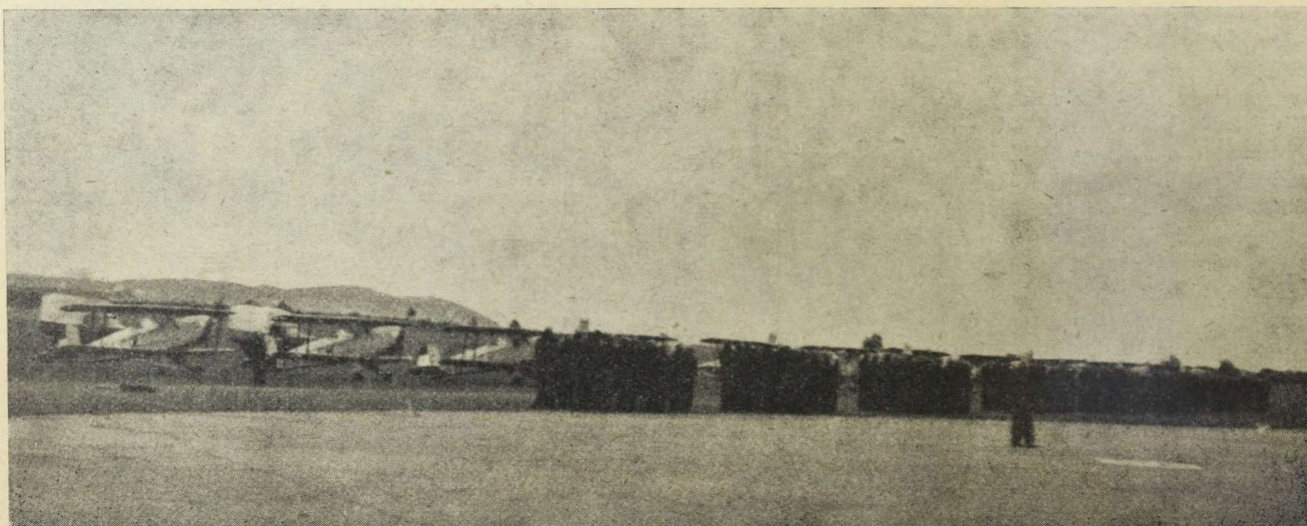
szerint ezek a növendékek közül sokan még három hónappal ezelőtt talán közelről még motoros repülőgépet sem láttak. Egymásután láttunk bukfenceket szabályos orsókat, merész dugóhúzókat, nagyszerű emelkedőfordulókat, hátonrepülést s minden olyan mutatványt, melyeket csak komoly, nagyszabású repülőnapokon láthatott gyakorlott pilótáktól a közönségünk.

A bemutató után a keretek növendékei díszlépésben vonultak el a nagyközönség előtt s ezzel a nagyszerű ünnepség véget ért.

A növendékek repülése után a Beszkárt főoktatója, *Kovács Sándor,* Bücker Jungmeister gépével 10—15 perces műrepülést mutatott be s kiváló tudásáról ezuttal is tanubizonyságot tett.

*

Erre az alkalomra amint a fenti be-



A kiképző keretek növendékei gépeik előtt sorakozva várnak a bemutató kezdetére.



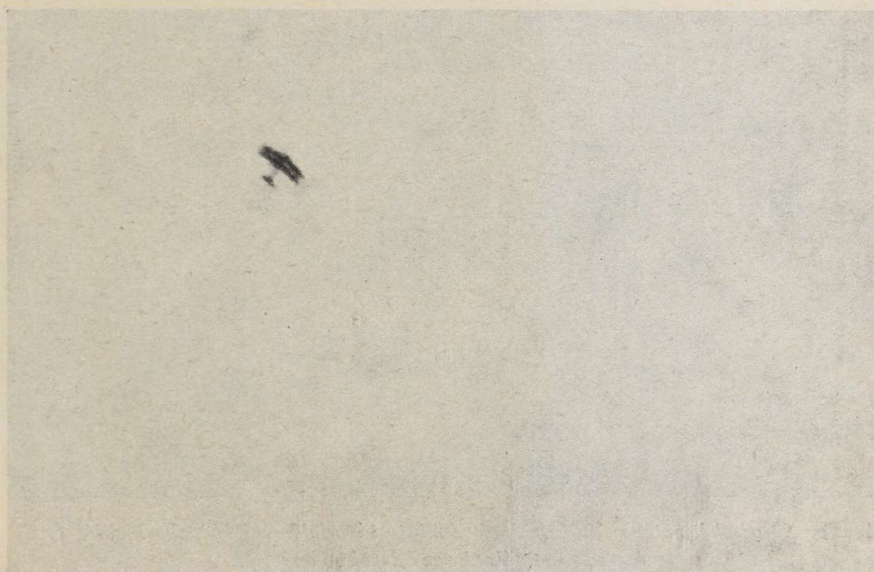
pülés minden vonatkozásban megtudjon felelni feladatának.

*

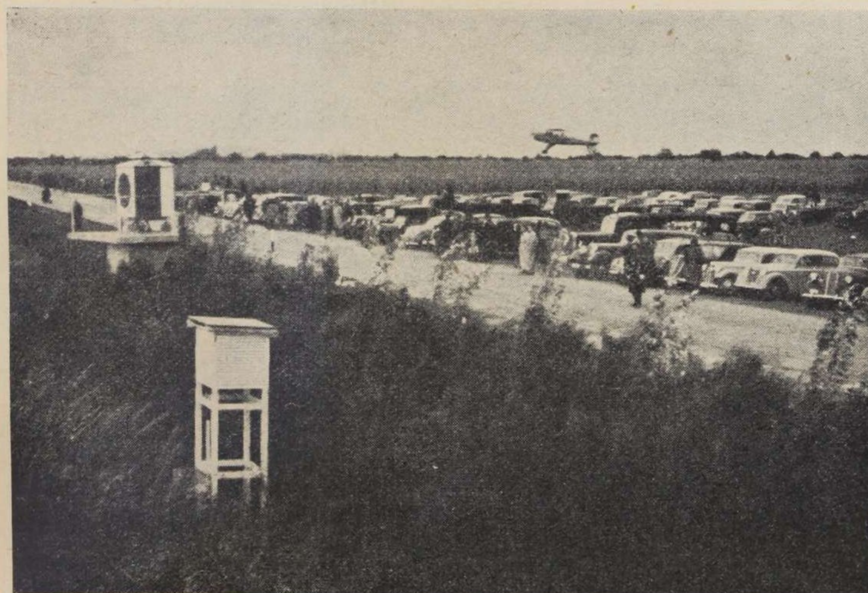
Örült az ember szive a kis légi parádé láttán. Megelevenedett a meg sem született mult előttünk. A kis sportgépeknek megnőttek a szárnyai, felerősödtek motorjai, a növendékek és gépek megsokasodtak s kiszélesedett lelki szemeink előtt a magyar láthatár. Felsorakoztak előttünk az elmult 20 év alatt meg nem épített magyar gépek százai, vigyázban állva néztek velünk farkasszemet a ki nem képzett fiatal magyar repülők álomkép ezrei, — láttuk az el nem készített hangárkolosszusokat s a meg nem született magyar motorok búgása dübörgött a levegőben. Itt volt a

A motornélküli bemutató egyik gépe simán száll le a motoros gépek mögött.

számolónkból is láthattuk, a pécsi, kassai, debreceni és szegedi keret növendékei, oktatógárdája, műszaki személyzete teljes felszereléssel jött fel Pestre, hogy bemutatónkon résztvegyen. Minden dicséretet megérdemelnek a kis ünnepség rendezői, a bemutató a legnagyobb rendben, minden zökkenő nélkül bonyolódott le s a közönség abban a tudatban távozhatott az ünnepségről, hogy a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapon keresztül a magyar repülés számára adományozott filléreket és pengőket jól gazdálkodó kezek a legjobban használták fel. Ez egyuttal buzdítás arra is, hogy a jövőben az Alap a társadalom minden rétegétől még nagyobb támogatást vár, hogy ha kell a magyar re-



Kovács Sándor műrepül.



csipkerózsa álmát 20 évig alvó magyar repülés minden álma és vágya s be nem teljesült s valóra nem váltott minden elgondolása.

A magyar repülés feltámadásának első igazi ünnepét ültük.

Jánosy István.

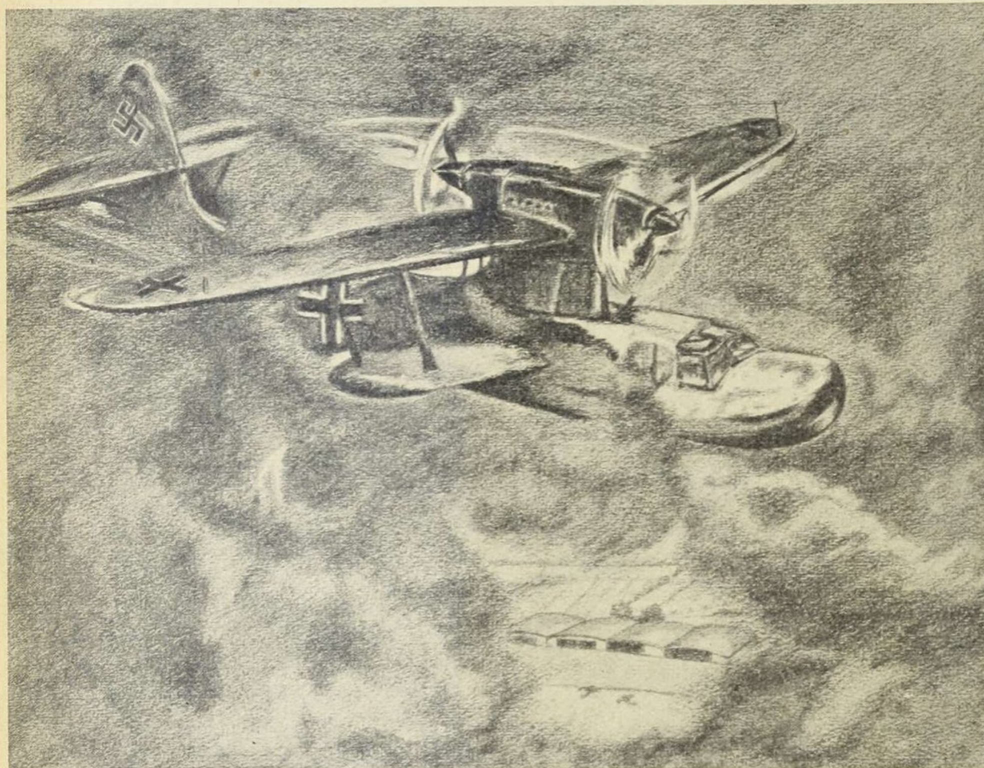


Egyik növendék leszállása. Előtérben a közönség kocsiparkja.

FELDERITÉS, BOMBÁZÁS

Csodálatos élethűséggel számol be a világ napisajtója a lengyel hadjárat légitámadásainak borzalmairól. Szakkifejezések, géptipusok nevei villóznak a lepedőnagyságú ujságok hasábjain s az éter hullámai óráról-órára, percről-percre repitik szerte a világ minden tája felé a légiharcok újabb és újabb eredményeit, borzalmait.

A nyugati harctér repülőösszecsapásai s a német légierők angolországi támadásai megelevenednek a hiradások nyomán szemeink előtt.



A Do. 26-os kétmotoros hidroplánok mint távolfelderítő gépek kiváló eredménnyel szolgálnak az Északi-Tengeren.

*

Az Északi-Tenger csendes víztükrét állig felfegyverzett haditengerészeti egységek szántják fel. A levegőben pedig a felhők felett távolfelderítő kötelékek lopakodnak az ellenség felé, hogy idejében adhassák tudtul a vezetésnek megfigyelésük eredményeit. Mindkét fél felderítő munkájától függ azután a vezetés által inditott akciók sikere.

A német tengeralattjárók és légitámadások sikere legtöbb esetben a nagyszerű távolfelderítő repülőgépek pontos hiradásaikra vezethetők vissza.

Ezek a gépek a lehetőségig kerülik a harcot, nagy sebességgel végzik el feladatukat s utána visszatérnek bázisukhoz.

*

A lengyel hadjárat alatt a német bombázók kiválóan szerepeltek. Kisebb és nagyobb kötelékeket vetettek harcba, olyan tervszerűséggel és pontossággal, amire eddig még példa nem volt a hadi aviatika történetében. Természetesen az elért sikereket nagyban befolyásolta az a körülmény, hogy a gépek nemcsak a kellő minőségben, hanem a szükséges mennyiségben álltak rendelkezésre, úgy hogy a légierők feladatvégzésében és tervszerűségében sehol rés nem mutatkozott.

Ha az eddigi repülőtevékenységnek és különösképpen a lengyel hadjáratnak nem sikerült ugyan bebizonyítani a Duhet elmélet százszázalékos megvalósulásának lehetőségét, mégis a légitevékenységek s azok eredményei azt mutatják, hogy a légierők soha nem remélt szerephez jutnak a jelen és jövő harcaiban.



A Heinkel 111. bombázó munkában.

*

Komoly szerep jutott a német Heinkel 111-es tipusú bombázóknak a lengyel hadjárat alkalmával. Ahol a Heinkel 111-es megjelent és támadott, ott széjjelhullott a vezetés egysége, a csapatok fegyelme s fejetlen, észnélkül menekülő egyenruhás csoportok voltak csupán láthatók.



A Heinkel 111-esek kötelékben vonulnak bombázásra. A megtámadott városra már hullanak is a kioldott bombák.

IFJU SASOK KÖZÖTT

MOZAIK

A *Magyar Aero Szövetség* rendezésében a kormány tagjai, a magyar repülésvezetők és a nagyközönség jelenlétében vizsgáztak a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* repülőnövendékei a budaörsi repülőtéren. Szakértők és közönség egyaránt meglepődtek azon a bejelentésen, hogy a növendékek legnagyobb része két és félhónappal ezelőtt még nem is látott közelről repülőgépet és — *egymásután mutatták be műrepülőtudományukat a fiúk.* »Legbátrabban« egy mokány, tömzsi fiú, az alig 20 esztendős *Kun Rudolf* röpködött a különböző műrepülőfigurákban. A tanfolyamon mindvégig ő volt a példa, leghamarabb indult egyedülrepülésre és az oktatók rendszerint azzal biztatták a kissé hátrább lévőket:

— *Nézzétek a Kiskunt, úgy csináljátok, mint ő!...*

A vizsga után elfogom a »*Kiskunt*«, kifaggatom, hogy' is volt, mint is volt. Madarat lehetne vele fogatni, olyan boldog, hogy végre zsebében van a repülőigazolvány. Szóról-szóra így mondja el »srácosan«, »vagányosan« a maga repülőtörténetét:

— Hát úgy volt, hogy a bátyámmal együtt mindig csak a repülőgép érdekelt bennünket. Már tíz esztendős koromban folyton a repülőgépen járt az eszünk. Összegyüjtöttünk mindenféle képet repülőgépekről. Előbb csak kivágtuk a képeket a képeslapokból, amikor már egész stósz volt odahaza, nekibátorodtunk és közvetlenül a repülőgép-gyáraknak irtunk képekért. Főleg Németországból kaptunk klassz nagyításokat, most is őrizzük valamennyit.

— Irtó szerencsénk volt azzal is, hogy előbb Rákospalotán laktunk szüleimmel, azután beljebb jöttünk lakni: *Mátyásföldre.* A repülőtér mellé. *Akkor még jó öreg Fokkerek jártak az utasforgalomban, sportrepülő is kevés volt.* Belógtunk a reptérre, hamarosan megismertek bennünket, megszoktak, megtürtek. *Majoros* csinálta akkor a műrepülést, úgy bámultuk, hogy tátottuk a szánkat. *Nagyon klassz dolgokat láttunk tőle.*

Az öregebb *Kun*-gyerek ért előbb repülőrévbe: érettségi után elment szerelőtanoncnak a BSE-hez. Sűrűn bevitte a repülőtérre a *Kiskunt* magával. A fiú felmászott a gépek ülésébe, segített kitolni-betolni a masinákat és addig kellette magát, mig *néha-néha elvitték magukkal a repülők.*

— *Öt órás turát is repültem, még egy éjszakai repülést is kifogtam. Fellógtam egy Junkersre!*

Közben kereskedelmi érettségit tett és várta, mikor nyilik alkalom a repüléstanulásra.

— No, amikor meghirdették a jelentkezést, majdnem az első voltam. A *Buzay* doktor úr járt közbe az érdekembe. *Fölvettek.* Persze, azt hittem, hogy a BSE-csoporthoz kerülök, hát beosztottak a Műegyetemiekhez! Előbb nem akaródzott ott tanulás, aztán megkérdeztem: ki lesz az oktató? Azt mondják: *Békássy. Hű, megmaradok én itt, a »Béka« keze alatt!*

Hetvenhárom startja volt Békássyval, de már elején megbiztatták, hogy ő lesz az első egyedülrepülő a növendékek között.

— Az első kör után már bele se nyult Békássy még a startba se, *ment minden, de nagyon ám!*

Végre eljutunk az első egyedülrepüléshez.

— Az meg úgy volt, hogy »kitüntettek«: *Vagy tíz gép körözött a levegőben, amikor elengedtek.* Ki kellett hát nyitni a szemem, hogy elférjek köztük. Én már csak arra emlékszem, hogy *nem volt bennem egy szikra drukk se.* Ugy csináltam; mint máskor, *leszálláskor kinéztem a legklasszabb helyet, letettem a gépet.* Aztán még négyszer egymásután! Hát, persze, fölugrott még a földről a Bücker, nem olyan simán ért földet, mint most, de — *leszálltam. Nem volt baj.*

Két és félhónapi repüléstanulás után a műrepülésnél tart.

— Mit szeretek a legjobban? Hát a *vezetett rollingot, a lassú orsót.*

— Hogy' állunk a dugóhúzóval?

— *A, az nem műrepülőfigura!* Legklasszabb a hátonrepülés! *Az a klassz benne, hogy erősen nyomni kell a gépet és hogy a földet fölül látja az ember!*

Nagy panasza van a vizsgafeltételekre:

— A parancs az volt, hogy *ezer méterre kell fölmenni és ott kell műrepülni. Én bizony lejöttem ötszázra.* Ezer méteren semmi fantázia sincs a műrepülésben. *Az az igazi, ha hátonrepül az ember öt méternyire a föld fölött. Az igen!*

Arról faggatom, hogy ki tetszik neki a magyar repülők közül?

— Ki? Hát a *Jancsó* Endre. Tudja: *olyan finoman, előkelően és olyan bátor vagánysággal csinálja, hogy az már igen! A többi is tetszik, de ez a legjobban.*

Látom, ágaskodik benne a repülővirtus, hát kezére adom a szót:

— Te, *Kiskun,* ezek szerint hamarosan le akarod repülni a mai élrepülőket? Igaz-e?

— Igaz, hát! *Ha engednék, egynémelyiket ma is elérem már.* Még egy esztendő, majd mutatok én is vagányságot nekik.

— Rendben van, Kiskun! Most azt mondd meg: mit szeretnél legjobban?

— Mit? Azt, hogy *mostmár engedjenek repülni. Ne szóljon bele mindenbe az oktató, ne írják elő, hogy melyik légtérben milyen magasan mit hogyan csináljak, hanem hagyjanak kirepülni.* Azt szeretném, ha most már passziózhatnék. Távrepülésekre szeretnék menni, meg műrepülésekre, de végnélkül!

Azt kérdem, hogy a szülei mit szólnak a repüléshez?

— Hát drukkolnak. Képzelje: mindkét gyerekük pilóta, merthogy a bátyám is az már tavaly óta.

— Téged láttak-e már repülni?

— Még nem. Nem volt alkalom arra, hogy kijöjjenek. De most kiviszem őket Budaörsre, főleg a fatert, megmutatom nekik: mit tudok. *Biztosan tetszik majd nekik...*

...Jól teszed és jól mondod, Kiskun! *Egészen bizonyosan tetszik majd szüleidnek!...*

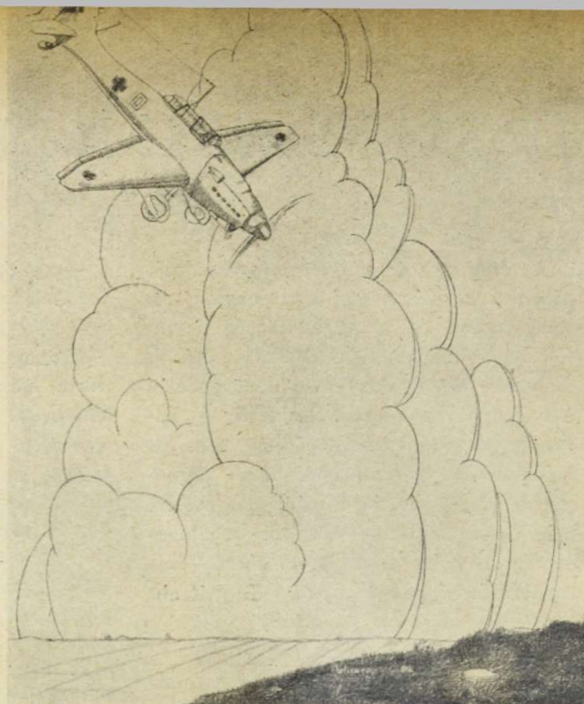
Raczkó Lajos







Ju. 87-es egyetlen bombája szétvetette a kis lengyel betonerődítményt.



A Stuka támad...

STUKA LÁZ NÉMETORSZÁGBAN

Eredeti felvételek a lengyel hadjáratról

Ha napjainkban Németországban az utcán bárhol sétálunk, minduntalan megüti a fülünket egy eddig teljesen ismeretlen szó, a *Stuka.* De éppen úgy halljuk ezt a kis szócskát a nyilvános helyek asztalainál, mint a még iskolás kort meg sem ért kis gyermekek szájából is.

»STUKA«.

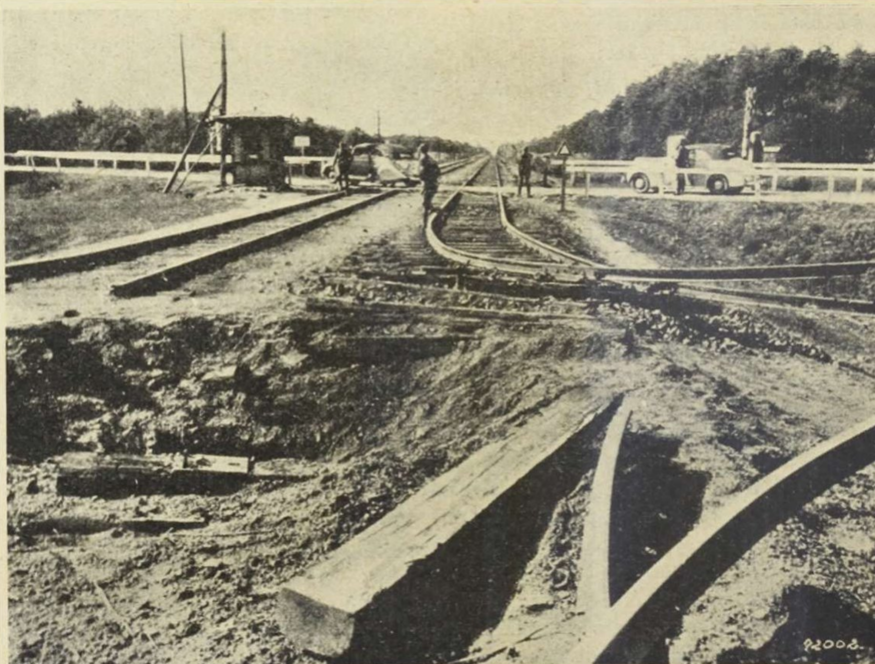
A szakemberek számára ez a szó azonban többet jelent mint a hozzánemértő közönség részére.

Stuka alatt egy német harci repülőgép értendő, még pontosabban a Junkers Ju. 87. zuhanóbombázógép, melyet a dessaui Junkers művek gyárt nagy szériában a német légierők számára. Ennek a gépnek a lengyel hadjárat alatti szereplése váltotta ki a német nép lelkéből azt a páratlan népszerűséget, mely ma már ezt a géptipust övezi.

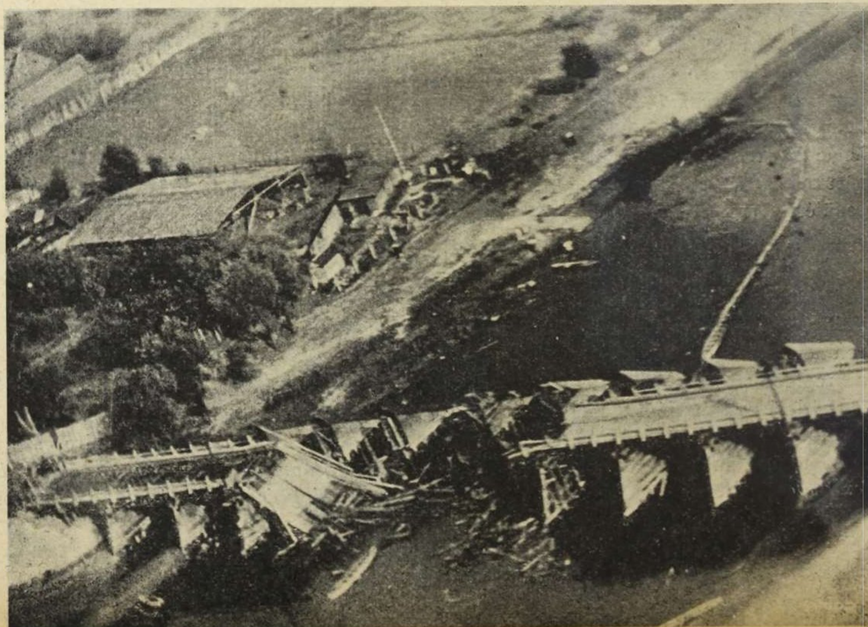
Egy nagyobb Ju. 87-es kötelék tapasztalatai és megfigyelései alapján állíthatjuk, hogy e tipus értékét és kiváló tulajdonságait elsősorban a bombavetés hihetetlen pontosságának és robusztus építésének köszönheti. A nagyközönség elsőízben a brüsszeli repülőkiállítással kapcsolatos bemutatókon ismerte meg repülés közben.

Igen fontos jelentőségű pontoknak, úgymint betonállásoknak, vasuti gócpontoknak, hidaknak, utaknak hihetetlen pontossággal való megsemmisítésére a Ju. 87-es a legtökéletesebb és legveszedelmesebb fegyvernek bizonyult. A félelmetesen »eredményes« munkáról eredeti fényképeink tanuskodnak.

A Ju. 87-es robusztus megépítése ellenére nagyon mozgékony gép s fordulékonysága vetekszik a legfürgébb vadászgépekével. Ezek a tulajdonságok tet-



Fontos vasútvonalat rombolt szét az egyik zuhanóbombázó.



A szétrombolt fahíd megakadályozza az ellenség átkelését.



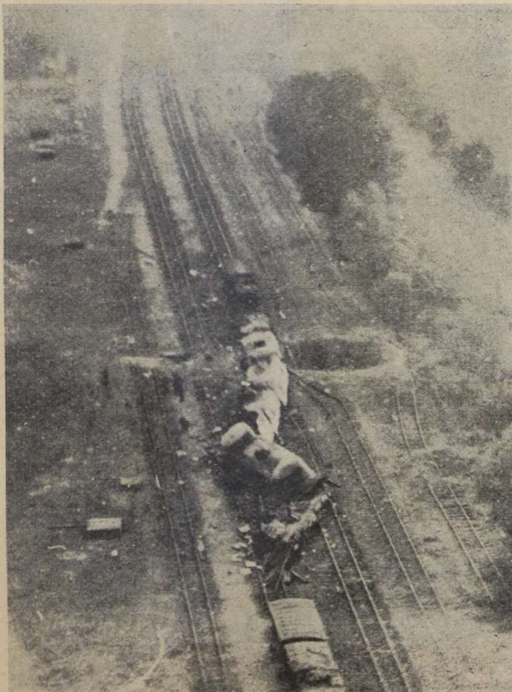
Ju. 87-es raj zuhanva célozza meg a fontos katonai pontot.

ték lehetővé, hogy a lengyel hadjáratok alatt is számtalanszor vetettek be a Ju. 87-es kötelékeket nemcsak földi célok, hanem ellenséges gépekkel szemben is. Igy történt azután az az eset, hogy a legelső lengyel gépet is Ju. 87-essel lőtték le.

A 87-esek kiváló harci értékére jellemző, hogy egy nagyobb kötelék, melynek bevetési körülményei ismeretesek, a lengyel hadjárat alatt csupán 2 gépet vesztett, ezek közül egyiket lelőtték, a másik kényszerleszállás következtében esett ki a harcból.

A gépen ejtett találatok semmi különösebb következménnyel nem járnak. A kijavítás pedig gyorsan eszközölhető. A gép erős építésére jellemző, hogy a kormányszervek súlyos sérülése ellenére a repülést a faladat elvégzése előtt nem kellett megszakítani s a leszállás is simán, minden baj nélkül ment. Egy Ju. 87-es súlyosan sérült farokrésze képünkön jól látható.

A Stuka-láz érthető és jogos. A zuhanóbombázásnak a békebeli gyakorlatokon tuli alkalmazására Európában elsőizben a spanyol polgárháborúban volt alkalom. Ez azonban inkább a különböző géptipusok teljesítményfőpróbája volt csupán. A lengyel hadjárat azonban már a jól sikerült főpróba utáni első igazi felvonás sikereit tárja elénk. A hadi repülőtechnika ezuttal is csodás fegyvert adott egyik hadviselő fél kezébe



Telitalálat érte az utánpótlást szállító vonatot.



Jobbra: *A Ju. 87-es kormányai súlyosan megsérültek a harcban, a gép ennek ellenére elvégezte feladatát és simán ért földet.*

Keressünk alkalmi repülőtereket

HEINRICH ISTVÁN repülő százados

Igen komoly jelentősége van annak, hogy állandó repülőtereinken kívül minél több szükségszerüen előkészített, alkalmi repülőtér álljon már békeidőben is hazánk területén rendelkezésre. Ez nemcsak katonai, hanem légiforgalmi és sportrepülő szempontból egyaránt fontos.

Repülőgépek le- és felszálló helyei általában a következők:

I. Állandó repülőterek, melyeken a repülő alakulatok és egyesületek élete folyik és repülőtechnikai, személyi és anyagelhelyezési szempontból felszerelésük teljes.

II. Szükségszerüen előkészített alkalmi repülőterek, melyekkel most részletesebben foglalkozunk.

III. Kényszerleszállóhelyek, melyek minden repülőnek az éppen adódó géphiba esetén jó, kevésbbé jó, vagy rossz leszálló tere. Leírásomhoz ugyan nem tartozik, de ajánlom minden repülő bajtársamnak, vegyen annyi fáradtságot, hogy térképén jelölje meg azokat a területeket, melyek kényszerleszállások céljára alkalmasak. Helyes repülési magasság mellett leggyakrabban mindig van mód egy ilyen áldásos területrészecskét még elcsipni.

Rátérve a szükségszerüen előkészített repülőterek tárgyalására, foglaljuk össze elsősorban, hogy milyen alkalmakkor van jelentősége az ilyen repülőtereknek:

1. A légierőparancsnokság központi vezetése alá tartozó repülő erők áttelepítése esetén az egységes vezetési lehetőség biztosítására, valamint a repülési vonalak gazdaságos megrövidítésére.

2. A légierők földi erőkkel történő együttműködési gyakorlatainál, midőn a repülőerőknél az összeköttetés egyszerűbbé és a harcvezetés tökéletesebbé tétele céljából harcterületre a földi parancsnokság és a repülőegység kitelepül.

3. Háború esetén a repülőerők áttelepítése alkalmával, miután az állandó repülőterek könnyen támadási veszélynek vannak kitéve.

4. Ugyancsak háború esetén, midőn lendületes támadás és esetleges visszavonulások idején a repülőerőknek alkalmazkodniok kell a földi erők helyváltoztatásához.

5. A tüzérparancsnokságoknak tüzér belövése céljából rendelkezésre bocsátott felderítő repülőgépek elhelyezésére.

6. Tüzér mérőszázad céljait szolgáló fényképező repülőgép kihelyezésére.

7. Összekötő repülésekkel kapcsolatban parancsoknak és jelentéseknek leszállással való személyes közvetítése alkalmával.

8. Földi csapatoknak légi úton való átszállítása és kirakása céljaira.

9. Földi csapatok részére szükséges élelem, lőszer, fegyver, egészségügyi anyagoknak stb. légiúton való szállítására.

10. Repülőnapok és repülőbemutatók megrendezésére állandó repülőtereken kívül is.

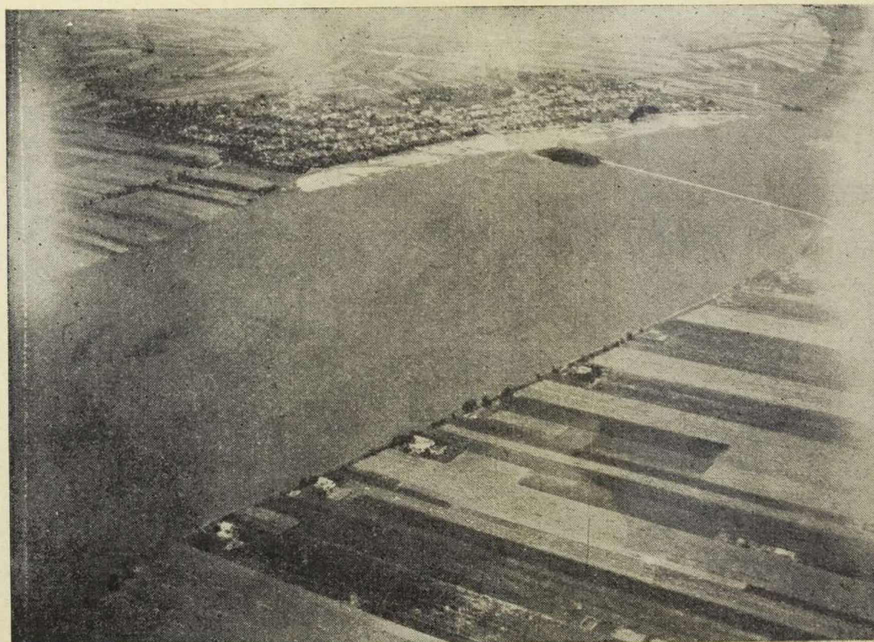
11. A pilóták gyakoroltatására, az állandó repülőtéren kívüli leszállásokban, előgyakorlatképpen az esetleges kényszerleszállásokhoz.

A fenti szempontok elsősorban katonai érdekeket szolgálnak, de a sportrepülésnek éppen olyan elsőrangú érdeke, hogy ne csak a nagyobb városok, hanem a községek és falvak, valamint a közismert kiránduló és fürdőhelyek környékén is rendelkezésre álljanak, ha nem is teljesen felszerelt repülőterek, de legalább is szükségleszállóhelyek. Ez a repülés népszerüsítésén kívül hatalmas lendületet adna a repülőegyesületek szélesebbkörű terjeszkedésének és hazánk szép vidékeinek légi úton való megismeréséhez.

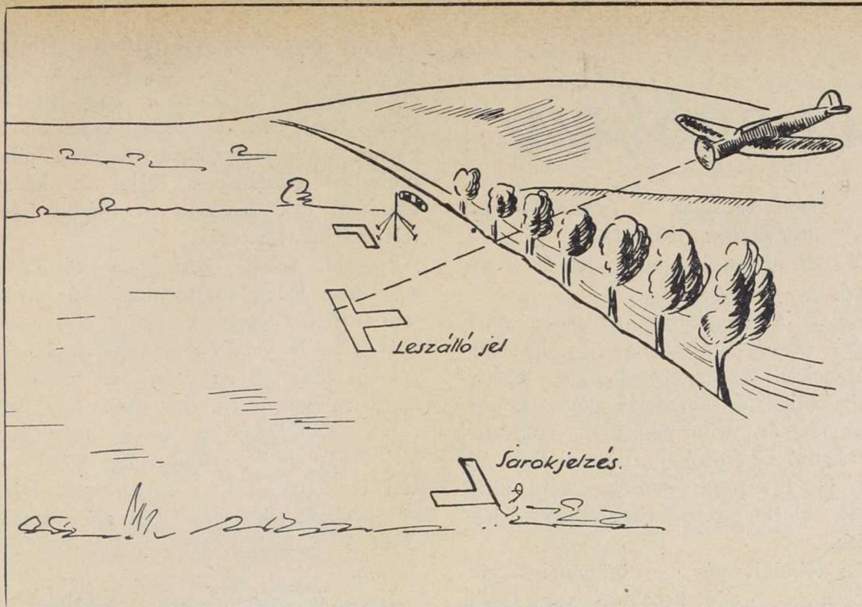
Ez idő szerint csak Hortobágy, Sopron, Balatonkiliti, Keszthely, Kalocsa



1. sz. kép.



2. sz. kép.



Szükségleszállóhely »felszereléssel«.

büszkélkedhet szükségleszállóhely révén meggyarapodott idegenforgalmával.

A polgári légiforgalomnak éppúgy használna és segítségére válna az ilyen repülőterek megállapítása és kijelölése. annál is inkább, mert rossz időjárás esetén a pilóta kényelmesen vállalkozhat leszállásra, alkalmas szükségleszállóhelyeken. Ez által a légiforgalom is nagyobb biztonságot nyerne, s az emberéletet és gépanyagot fokozottabban óvnák az esetleges motorhiba következtében való leszállásnál, ha a gép végcélját elérni nem tudja.

A szükségleszállóhelyek látogatása községek, vagy kis városok környékén nagy propaganda értéket képvisel a repülés szempontjából.

A lelkekre mély benyomást tevő repülőnapok rendezése messze az állandó repülőterektől is, kellően ki nem fejezhető lendítő értéket képvisel a »levegőbe magyar« népszerűsítése körül.

A ritkán látott repülőgépekhez rohanó kisvárosi, falusi, vagy tanyai nép megbarátkozik ezáltal a repüléssel és szükség esetén felvilágosítással szolgálhatunk, sőt kisebb előadásokat is tarthatunk a repülésről. Ha pedig néhányan megkóstolhatják a pilótaülésben való elhelyezkedést, vagy ha lehetőség nyilik néhány embernek a megrepültetésére, beálthatatlan eredményű propagandát fejthetünk ki a repülés szempontjából, a szükségleszállóhelyek közelében élő lakosság körében. Sohasem tudhatjuk, melyik kis nebuló, vagy serdülő ifjúból lesz ennek következményeként légierőnk egy-egy kiváló katonája.

Hangsúlyozni kell, hogy a szükségleszállóhelyek megállapításánál elsősorban természetesen a katonai szempontok jönnek számításba. Ezért ilyen különleges leszállóhelyeket csak akkor érdemes berendezni, ha hadihasználatra is alkalmas, azaz méretei olyanok, hogy korszerű, nagysebességű hadigépek biztonságos le- és felszállást végezhessenek rajta.

Példaképpen hozom fel az egyengetési munkálatok költségeire, hogy egy 160 hold kiterjedésű le e őt, melyen 45 darab 15 éves fa, sok bokor, 2 százhúsz méter hosszú, 30 cm mély árok és igen sok vakondtúrás volt, 20 falubeli munkás 160 P költséggel egy-két nap alatt repülésre alkalmas állapotba helyezett.

A szükségleszállóhelyek szemrevételezése.

A szükségleszállóhelyek felkutatására, illetve szemrevételezésére igen sok alkalom van.

Elsősorban csendőrjárőrök, leventék, cserkészek, szolgálat és menetgyakorlatok alkalmával, illetve kiszállások esetén találhatnak megfelelő helyeket. De éppúgy feladatrepülések alkalmával a repülőszemélyzet is felfedezhet szükségleszállóhelyekre alkalmas területet. Turisták, kirándulók, vadászok terepjárások alkalmával is. Éppenígy földbirtokosok, legeltetési társaságok és elöljáróságok is segítségünkre siethetnek ebben a munkában.

Milyen terület alkalmas a szükségleszállóhely számára.

Fűvel borított vízszintes, vagy 7—8 foknál nem nagyobb lejtőt mutató legelők, rétek, lucernások, vagy állandó katonai gyakorlóterek. Kivételesen, szükség esetén tarlók és ugarak is számításba vehetők. Hadihasználatra legalább 800×800 m terjedelmű terület alkalmas. Elsősorban azok a területek jöhetnek számításba, amelyek vasút, vagy elsőrendű utak közelében terülnek el.

Szükségleszállóhelyek számára alkalmas az a terület is, mely bár csak egy irányban mutatja fel a kívánt hosszúságot, azonban az uralkodó széliránya a terület hossztengelyével megegyezik.

Az 1. sz. fényképpel szemléltetek egy oly leszállóhelyet, melyen az uralkodó szélirány É—D. Itt K—Ny irányban a le- és felszállás lehetetlen, azonban mégis alkalmas a legkorszerübb és legnagyobb sebességű, valamint bármily terhelésű repülőgépek fel- és leszállására, így mindennemű hadihasználatra. A fénykép a Dunántúl dombos vidékén készült, ahol messze határban repülőtérnek alkalmas terület nincsen. Keskeny völgytalp.

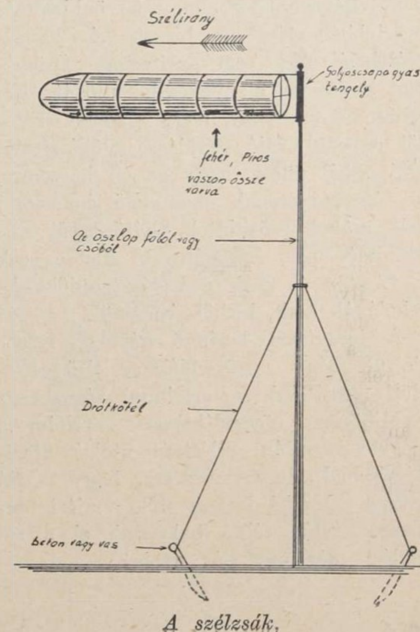
A 2. sz. fényképpel egy olyan szükségleszállóhelyet szemléltetek, mely minden irányból, bármely szerkesztésű és sebességű repülőgép le- és felszállására alkalmas.

A szükségleszállóhelyek bejelentése és jogbiztosítása.

A szükségleszállóhelyre alkalmas terület pontos megjelölésével a szemrevételező értesítést küld a legközelebbi repülőparancsnokságnak. A bejelentés után a szükséges jogbiztosításra vonatkozó lépéseket az illetékes repülőtérparancsnokság a megfelelő formában megteszi.

A szükségleszállóhely esetleges berendezésére, műszaki felszerelésre, karbantartására és szükségszerinti leháritására is a megfelelő lépéseket az illetékes repülőhatóság teszi meg.

Ha e rövid felhívás eredményeként az ország minden vidékén minél nagyobb számban csendőrörsök, vadászok, turisták, cserkészek és leventék fontos feladatuknak tekintik azt, hogy minél több ilyen szükségleszállóhely számára alkalmas területet jelentsenek be az illetékes repülőhatóságoknak, akkor máris egy lépéssel közelebb jutottunk ahhoz, hogy mind katonai, mind sportrepülő szempontból biztosabbá és tökéletesebbé tegyük hazánkban a repülést s hozzájárultunk ahhoz, hogy a magyar repülés tökéletesebben felelhessen meg szent feladatának.



A szélzsák.

Csertőy János:

Dráma a levegőben

Fiatal bajtársaim okulására leírom az alábbi igaz történetet:

1916. szeptember 15-én történt Klagenfurtban, ahol a cs. kir. 12. repülő iskolánál, mint pilótaoktató voltam beosztva. Ebben a minőségben mondhatom, szép eredményeket értem el, mert alig tizennégy hónapi működésem alatt 50 pilótát képeztem ki.

Fáradságos és idegölő munka az ilyen gyors ütemben való kiképzés, de a szükség törvényt bont, háború volt, pilótában meg égetően nagy hiány mutatkozott. Minden oktatónak átlag 10—12 növendéke volt. Szép időben kora reggel és este 6—8 felszállást végeztem egy növendékkel, dupla kormányos iskolagéppel, ami a növendék részéről megfelel napi 12—16, részemről pedig 160—200 felszállásnak. Rossz idő esetén sincs pihenés, a repülés helyett elméleti oktatás és műhelygyakorlatot végeztünk. Az ilyen gyors ütemű kiképzés átlag 5—6 hónapot vett igénybe és körülbelül 150—200 kétkormányos oktató repülés után lehetett csak egyedül szárnyra engedni a tanulót.

Egyik osztrák növendékem, kivel már körülbelül 170 kétkormányos felszállást végeztem, amiből ő már legalább 20-at egyedül végzett, beavatkozásom nélkül és így semmi kifogásom nem volt ellene, hogy első egyedüli felszállásra engedjem.

Gyönyörű őszi reggel volt. Szélcsend, tiszta sűrű levegő, a legjobb alkalom az első egyedüli repülésre.

— Elég erősnek érzi magát — kérdeztem a növendékemtől, — hogy az első egyedüli repülésre elengedjem?

Ő igennel válaszolt.

Felvilágosítottam, hogy az önbizalmát mégjobban erősítsem, hiszen már 20 felszállásnál úgy sem segítettem. Örömében majdnem a nyakamba ugrott. Kiadtam az utasítást, hogy a gépet szerelői egyedül való repülésre előkészítsék, ami abból állott, hogy az én helyemre, az én súlyomnak megfelelő homokkal telt zsákot erősítettek. Ejtőernyőt akkor még nem használtunk, illetve csak a fronton és csak a vadászrepülők. Az iskolánál csak hírből ismertük.

A levegőben keringő gépeket lerendeltük, hogy a növendék az első egyedüli felszállását zavartalanul végezhesse.

Miközben növendékemet szerelőim a gépbe csatolták, elláttam utolsó utasításaimmal, de észrevettem, hogy a fiú remeg. Megkérdeztem tőle, miért remegsz, talán félsz, halasszuk el a repülést még egy pár napig?

— Dehogyis félek — felelte, — csak nagy örömömben reszketek.

Megadtam az indulási jelet és a gép elindult.

Ebben a pillanatban az egész repülőtéri személyzet, kezdve az iskolaparancsnoktól a hangárokat söprő legénységig, mind az emelkedő gépre tapasztotta szemét. Mindenesetre a mentőautó és tűzoltó készültség is készenlétben álltak, hogy szerencsétlenség esetén pillanatok alatt azonnal helyszinen lehessenek.

Az elindult gép, — örömmel állapítom meg, — jó kezekben van. Nyilegyenesen, az adott indulási irányban repül és szépen, egyenletesen emelkedik. Büszkén kihúztam magamat parancsnokom és a többi oktató előtt. Dicsőségem azonban nem tartott sokáig, mert növendékem a megszabott iskola-fordulót már jóval túlrepülte és még mindig nem mutatott hajlandóságot a visszaforduláshoz.

Végzetes kimenetelű repülés lehet egy első egyedüli felszállást végző növendéknél, ha eltér a megszokott repülőtéri iskolakör repüléstől, mert ezáltal ismeretlen terület fölé kerülve, elveszti tájékozó képességét, kétségbeesik és így könnyen megtörténhetik a szerencsétlenség.

És valóban, pillanatok alatt kétségbeesés lett urrá közöttünk. Mialatt tanácskoztunk és magyarázatot kerestünk egymás között e szabálytalan repülésre vonatkozólag, növendékem egyre távolodott, úgy hogy már szabad szemmel alig lehetett kisérni.

Nem sokáig gondolkozhattunk, hanem megkértem a parancsnokomat, engedje meg, hogy gyors együléses vadászgéppel utána repülhessek. Engedélyt kaptam és nem telt bele öt perc, már növendékem nyomába száguldottam. Növendékem indulási irányát követve, félórai repülés után még mindig nem sikerült felfedeznem, de azután nemsokára magam előtt 1200 m magasságban megpillantottam és a következő percekben már el is értem.

Igyekeztem lehetőleg kissé melléje kerülni, hogy észrevétessem magamat. Eztöbbizben megkiséreltem, de sajnos, növendékem nem vett rólam tudomást, csak repült tovább, miközben állandóan emelkedett.

Nem törődtem, hogy közelrepülésemtől növendékem esetleg meg fog ijedni, alig 2—3 méternyire kizelítettem meg gépét.

Hihetetlen látvány tárult elém!

Gépét megelőzve megfordultam, hogy újra melléje repülhessek, de most már oly közel föléje szálltam, hogy tisztán kivehettem, nem csalódtam-e az előbb. Sajnos nem, mert növendékem a pilótaülésben előrebukott fejjel és lelógó karokkal ült. Szorosan az üléshez csatolt szijjak tartották.

Nagyon sokáig keringtem körülötte, szerettem volna megmenteni, bár azzal sem voltam tisztában, hogy él-e még. Már arra is gondoltam, hogy saját gépemből átugrom az övére, de beláttam, hogy ez lehetetlen. Ez csak úgy lett volna lehetséges, ha velem még egy pilóta van, aki a gépet egész közel vezeti és ugyanazzal a sebességgel, mint növendékem gépe repül, én előre kimászom és a legkedvezőbb pillanatban átugrom.

Ilyen és hasonló mentőgondolatokkal foglalkoztam, de állandóan körülötte keringtem.

Motorom kezdett kihagyni, majd a munkát is felmondta. A benzinem kifogyott. Sokkal nagyobb lóerejű gépemnek kisebb benzintartálya volt, mint a kisebb lóerejű iskolagépnek.

Fájó szívvel búcsút intettem növendékemnek. Egy kissé magam is bajba kerültem. És csak most vettem észre, hogy olyan táj felett vagyok, ahol bizony nem igen van leszállásra alkalmas hely.

Magasságom 2000 méter volt, nyugodtan kiszemelhettem magamnak egy kis leszállóhelyet és pár perccel később már szerencsés kényszerleszállás után az édes anyaföldről kerestem növendékem gépét, de az már túl volt a látóhatáron.

A gépem körül álló emberektől tudtam meg, hogy amikor én elváltam a másik géptől, az Grác irányában repült tovább. Ugyancsak ott tudtam meg, hogy én Karinthiában Knittfeld mellett szálltam le. Gépemet kellő biztonságba helyeztem és megfelelő őrizetre bíztam. Azután sürgönyöztem Klagenfurtba parancsnokomnak, hogy benzinhiány miatt leszálltam és hogy növendékem még mindig repül.

Néhány óra mulva mégis sikerült benzint kapnom és még aznap délután 2 órakor ismét Klagenfurtban szálltam le.

Utána rögtön jelentkeztem parancsnokomnál. Ő tudatta velem, hogy az imént kapott Grácból egy táviratot, amelyben közölték, hogy egy Brandenburg tipusú iskolagép pilótájával kb. 2500 m magasból dugóhúzóformában lezuhant és pozdorjává tört.

A pilóta a felismerhetetlenségig összezuzódott.

Később tudtam meg a vizsgálóbizottság megállapításából, hogy növendékem nagy izgatottságában, ami az első egyedülrepüléssel jár, szívszélhűdést kapott.

Ez okozta rögtöni halálát. Hogy olyan sokáig repülni tudott a gép, annak tudható be, hogy a repülőgépek már akkor is tökéletes stabilitással rendelkeztek. Szélcsendes időben ezt a nagy utat vezető nélkül tette meg? A zuhanás csak akkor állott be, amikor növendékem benzinje is kifogyott, így a motor leállott, a húzó erő megszünt, a gép elvesztette sebességét és lezuhant.

Másnap hivatalosan résztvettem szegény fiatal bajtársam temetésén, sírja felett keringtem, koszorút dobtam le: klagenfurti barjtársaim nevében, utolsó üdvözletül.



KÓPÉSÁGOK

MOKKA HELYETT MÓKA

»Allen Tieren hat der Mench schon ihre Tungenden abgeraubt: das macht, von allen Tieren hat es der Mensch am schwersten gehabt.

Nur noch die Vögel sind über ihm. Und wenn der Mensch noch fliegen lernte, wehe! wohinauf. — würde seine Raublust fliegen!«

Also sprach Harathustra III. p. 287.

A kávé- és a teafogyasztás korlátozására kiadott rendeletet közölték az ujságok. Az erről szóló hír olvasását akkor fejeztem be, amikor a cikk fölötti tünődésem közben a törökbálinti helyiérdekű egy ismerős helyen vitt át, ahol az ott még meglévő, már nagyon kopottas külsejű ismerős házak emlékeket idéztek fel bennem. A kávé? a tea? hát az is valami? Mi ez a húsz év előtti »tartalékoló gazdálkodáshoz« képest. Akkor még hozzá szesztilalom is volt; nem »gazdálkodás«-tilalom! Akkor igazán ok volt a dugábadőléshez, de ez, ezt csak túléljük könnyen. Mi már tudjuk, hogy kell kis dolgokat megúszni. A fiataloknak sem árt, ha tanulnak belőle.

Az előttem eldöcögő (a HÉV nem suhan) házak mögött valamikor egy nagy lóherés terült el. (Ma az OTI házak terpeszkednek ott, hogy valamikorra biztosítsák az öregek jólétét — talán lesznek, akik megélik.)

Azon a bizonyos lóherésen volt akkor a repülő századunk. Nagyon nyomott minket az akkori tartalékoló gazdálkodás. Szesztilalom! Akkor, amikor tőszomszédságunkban több ezer literes betonkádak egyikéből a másikába szürték át a promontori domboldalak isteni levét. (Hogy ezt miért csinálták, nem tudom, — nem vagyok borszakértő, de úgy gondolom azért, hogy ne unja magát addig, amíg illetékes helyre nem kerül.)

Az akkori beosztásom többek között az is volt, hogy a századnál előforduló vendégrepüléseket is végeztem. Egy ilyen repülés alkalmával a század szép mennyiségű bort kapott ajándékba, egy ott közismert pincétől. Az a vidék körül volt zárva katonákkal, akiknek feladata a csempészés megakadályozása volt. Nemcsak a bort magát az üvegben, hanem azokat is »lefoglalták«, akik üveg helyett a fejükben akarták átvinni a csempészárut.

Innivaló már volt, most hogyan kerül az haza? Nem kellett a szomszédba menni ötletért. A gépkocsiba tettük a hátizsákokba rakott üvegeket, amennyi csak ráfért, a tetejébe a teljesen elázott politikai megbizottat (egy óbudai kőműves volt, elég rendes ember) fejét bekötöztük gézzel, Magdus a kantin konyhájából hozott friss májjal bekente fején a pólyát és nagy tempóban rohantunk a repülőtérről a vámsorompó felé. Az ott álló őrségnek már előre kiáltottuk: »repülő baleset!« Azok, szabad utat engedve, a vámon áthaladtunk. A pólyát közben leszedtük a »föcske« fejéről és valahol a Műegyetem mellett, egy mellékutcában szedtük ki hátizsákjainkat. A »föcskét« pedig a gépkocsivezető a lakására vitte ki Óbudára, — egy üveget azért neki is hagytunk!

Egy vasárnap délutánra volt bemondva az akkori közellátási főembernek a látogatása. Leányrokoni társaságában jött ki, akikkel én többízben repültem. A leányok rábeszélték, hogy repüljön ő is. Engedett kívánságuknak és rászánta magát a repülésre. Ez volt a veszte. Ugyanis én már jóelőre elkészítettem egy falemezre felragasztott papírlapot, spárgán hozzákötött ceruzával, amire ráírtam az élelmiszer központnak cimzett utasítást, amiben a század részére kiutaltatok »alles, was gut und teuer war.« Ezt magamhoz vettem. Amig a beöltözése megtörtént, elmondtam a társaságnak szándékomat, vagyis, hogy ezt a kiutalást a levegőben aláiratom vele, ha aláírja, szép simán keringek a levegőben, ha nem, cirkusz lesz a végkimerülésig. Egy kis meglepetés volt, nem tudták, hogy komolyan vegyék-e vagy nem. Idő sem volt, mert közben elkészült és elindult velem. Lent izgatottan várták az eredményt. A gép csak simán keringett és alig egy negyedórai keringés után leszálltam. Begördülés közben már messziről feltartottam az aláírt lapot. Taps és éljenzés fogadott az illetékesek részéről. Becsületére váljék, (itt utólag is) az utolsó pontig megkaptunk mindent.

Én nem kisértem figyelemmel a légi kriminalisztikát, de azt hiszem, ez volt az első zsarolás a levegőben. Ha nem, akkor sem veszem nagyon a szívemre, megtörtént ilyesmi nagyobb emberekkel is. Ott van például Amundsen, akit megelőzött Moskovics. Ez megtorlás nélkül maradt, Amundsent pedig kiplakatírozták.

Az a bizonyos bűnjel még sokáig a Repülőgépgyár kantinjának falán függött. Nem tudom, megvan-e még? Nagyon szeretném legalább fényképen látni. Meglehet, hiszen példa van rá, hogy így talált reá szülő az elveszett gyermekére. Talán ez az élő bűnjel, is újra elém kerül. *A.*



A BAJ SOH'SEM JÁR EGYEDÜL...

Miniszteri látogatás
a Műegyetemi Sportrepülő Egyesületnél

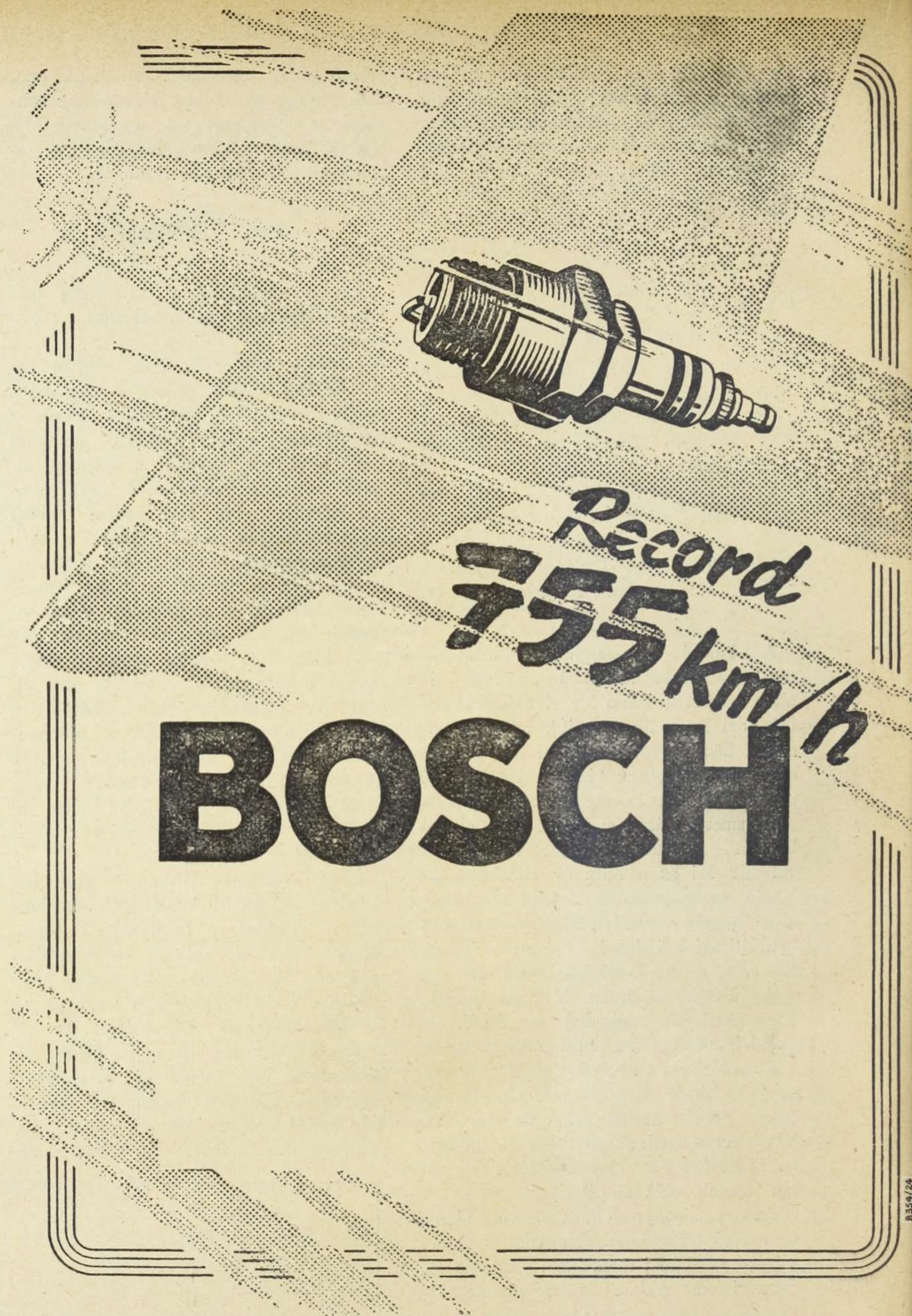
Az újjáéledt és rohamléptekkel fejlődő magyar repülés egyre jobban »bevonul« a kormányzatba is. Uttörő e téren *vitéz Bonczos Miklós* belügyi államtitkár, aki a magyar államférfiak közül *elsőnek használja rendszeresen vidéki hivatalos útjaira a repülőgépet.* Másik nagy barátja a repülésnek *Varga József* iparügyi miniszter, aki a napokban meglátogatta a budaörsi repülőtéren a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* repülőparkját.

A magyar sportrepülők élegyesülete tizennyolc esztendeje foglalkozik repülőgéptervezéssel és gyártással, ma ott tart, hogy úgy a vitorlázó, mint a motoros géptipusokban megindította a magyar repülőgépkivitelt. Az egyik nagy nemzetközi sikerű gépe a hires *M. 22* volt, ez a kiváló repülőtulajdonságú vitorlázógép. Az első külföldi vásárlója *Taher* pasa volt, az egyiptomi Aero Club elnöke és Kairóban két esztendő óta szolgál híven az M. 22. Hónapokkal ezelőtt az egyesület két ismert pilótája: *Vadas László* és *Békássy Vilmos* az egyesület másik új géptipusán: az *M. 24.-en* indultak Afrikarepülésre és el is jutottak viszontagságos út után rekordrepüléssel egészen *Taboráig.* A kecses, könnyű, gyors túragép rövid ideig Kairóban is tartózkodott, ahol *Faruk* királynak, az egyiptomi sportrepülés nagy támogatójának annyira megtetszett, hogy *ismert angol és német turagépek helyett M. 24.-et választott személyes használatára, mingyárt két darabot rendelt meg belőle.*

Varga iparügyi miniszter látogatása a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület gépparkjánál a magyar sportrepülőgép-gyártásnak szólt. Töviről-hegyére megnézett mindent. *Tasnádi László,* az egyik legkiválóbb magyar sportrepülő, az egyesület elnöke és *Marton Pál* kalauzolták. Előbb bemutatták a miniszternek *a tíz esztendő óta szinte verhetetlen hires Gerle 13-at, Bánhidy Antal* konstrukcióját. (Ezzel a géppel repülte be *Albrecht* főherceg és *Bánhidy Antal* az emlékezetes délamerikai repülőutat.) Aztán sorra következtek: a jó öreg *HA-RIS,* az elnyühetetlen *Bánhidy—Lampich* gép. Repülőgenerációkat szolgál, ma is, állandóan használják iskolarepülésre, gyakorlórepülésre, vontatásra.

— Kegyelmes uram, az öreg HA-RIS-ról azt tartják repülőkörökben — mondták a miniszternek, — hogy *magától száll le*...

A sárga-vörös *HA-RAG* következett sorra, az egyetlen magyar tervezésű és gyártású műrepülőgép.



— Ez a gép fölveszi a versenyt akármelyik külföldi gyártmányúval. *Most készül a »kisöccse«, a kis HA-RAG. Még ennél is többet tud.*

Az *M. 19.,* a fecskeforma, zárttörzsű turagép volt a harmadik. Ezt a gépet, amely szintén megjárta már a félvilágot, levizitelt Európa valamennyi fővárosában, sokan megcsodálták már.

— Mi a repülősebessége ennek a gépnek?

— *200 kilóméter körül.* A modeljét a varsói szélcsatornában fuvattuk meg, ott próbáltuk ki.

— Rövidesen nem kell már külföldre mennetek ezért, *készen lesz a magyar szélcsatorna. Erre nagy szükség volt.*

Varga miniszter fellépett az M. 19. szárnyára, beült a pilótaülésbe, sorravizitálta a műszereket, kormányokat, kipróbálta őket.

—*Főuri dolog ez a gép,* minden kényelem együtt van benne. Elhiszem, hogy mindenfelé nézték.

Vászonhangárban pihent az *M. 22.,* amelynél legtovább időzött a miniszter. Elmondták neki, hogy egy angol repülőkapitánynak annyira megtetszett, hogy *looping-világrekordot repült vele, egyfolytában, megszakítás nélkül száz-*

hatvan loopingot csinált. Almásy László Ede, a cairói Aero Club szakvezetője, az évek óta Egyiptomban élő neves magyar repülő — most néhány napja Budapesten tölti szabadságát — kapcsolódott itt be a beszélgetésbe:

— Kegyelmes uram, amikor az M. 22.-őt megvettük, valóságos harcot kellett folytatni. *Az angolok nem értették meg: hogyan lehet az, hogy Egyiptom nem angol gépet vásárol?* Persze, nem ismerték, hát leszólták. Amikor megjött, kipróbálták, oda voltak a csodálkozástól. *Ugyanígy jártunk az M. 24-gyel is.*

— *A magyar repülőgépgyártásnak igen nagy lehetősegi vannak Keleten* — mondotta a miniszter — kimondhatatlanul jól esik hallanom, hogy munkátok nyomán jelentkezik az eredmény. *Most mi a tervetek?*

— *Négy darab M. 24.* készül műhelyünkben — mondotta *Tasnádi László* — készül a kis HA-RAG-on kívül *egy vadonatúj szerkesztésű és tervezésű iskolagép*, ez lesz a jövő tanítógépe. Az M. 22.-őt pedig más vállalkozások is gyártják már, legutóbb *az egyik északi államnak adtuk el a licencet.*

A növendékek éppen akkor tolták be a nagy sporthangárba egymásután a Repülő Alap Bücker-iskolagépjeit.

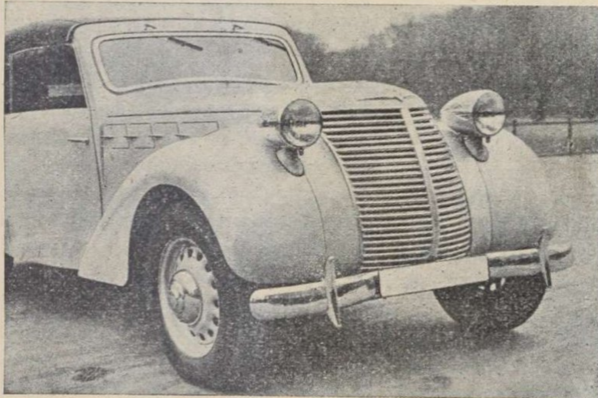
— Fiúk, a ti kötelességtek az, hogy *elegendő magyar iskolagép legyen. Magunknak kell előteremtenünk a gépeket és a kivitelt is fokozni kell.*

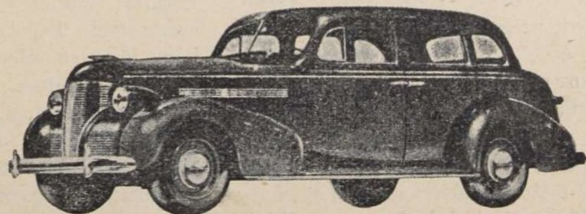




† Hammer László

Hammer Lászlót, MOVE repülőosztályunk fiatal tagját budaörs-farkashegyi telepünkön súlyos vitorlázórepülő szerencsétlenség érte. Hammer László »C« vizsgás pilóta az ifjú vitorlázórepülő nemzedék egyik leglelkesebb tagja volt, a repülésért rajongott és dolgozott keményen és erős akarattal, mert tudta, hogy e nehéz időkben a hazának szüksége van bátor és komoly repülőkre. Ő, a jó bajtárs és a mindig jókedvű testvér, aki olyan nagy dolgokra volt képes egy parányi repülésért, amire senki más nem vállalkozott volna, 1939. augusztus 29-én eltávozott körünkből. A könyörtelen végzet elragadta és elvitte fiatal lelkét az ismeretlen magasságokba, de emléke továbbra is közöttünk marad és a repülés iránti lelkesedése bajtársai számára követendő példa lesz.





Szárnyról szárnyra

Juhász István kormányfőtanácsos, a Gamma-gyár vezérigazgatója a legideálisabb magyar főnök. Legendákat beszélnek emberségéről, arról a bajtársias együttérzésről, amellyel alkalmazottait megbecsüli. Közszájon forog sportkörökben róla, hogy együtt sportol alkalmazottaival és legutóbb *egyik kifutója verte meg teniszben.* (Azt is róla beszélik, hogy egy alkalommal munkásai küldöttséget menesztettek hozzá és felkérték, hogy miután minden alkalmazottat megillet a pihenés — *menjen végre ő is szabadságra.)*

Legutóbb fent volt a Hármashatárhegyen, résztvett a Gamma sportkör vitorlázóinak tábortüzén. A »C« vizsgások és a »B« vizsgások tábortüze széles jókedve ráragadt és hogy a tábortüzet ő is élessze, lekapta fejéről a szalmakalapot és — tüzbedobta. A jó hangulat láttára előóvakodott az egyik Gamma-vitorlázó:

— Méltóságos uram, ha nekünk egy nagyteljesítményű vitorlázógépünk volna!

És elmondták, hogy nagy eredmény a gumieresztés hármashatárhegyi vitorlázóstartolás is, de mégis csak más a motorvontatásos startolás — mondjuk — egy kétszemélyes Gowier-rel!

— Rendben van, fiúk, meglesz!

Másnap már meg is rendelte a 6300 pengős kétszemélyes vitorlázógépet, amelyet a Gamma-repülők a vezérigazgató pufók ikerfiáról elneveztek »Péter Pál«-nak és Gamma jelvénynek felfestették a Gowier törzsére az emlékezetes adományozási jelenetet: *égő farakás tetején lángrakap egy divatos szalmakalap . . .*

*

A pirosképű *Csékus* Erzsók, aki »Magyarország második »C« vizsgás vitorlázórepülőnője« büszke címet viseli, vasárnaponként reggeltől-estig kint van Budaörsön és a Műegyetemi Sportrepülők vontasásos startjainál segédkezik. Minden vágya, hogy motoros repülő lehessen, de még nem kezdhet a tanuláshoz, mert nincs pénze benzinre. (Egyelőre ott tart a motoros előrehaladásban, hogy vasárnap reggelenként ő motorpróbázik a HA-RIS-sal.)

A fiúk persze rendre teszik a szépet körülötte. Legutóbb *Kaiser* Pál kötekedett vele:

— Hallom, Erzsók, szorgalmasan gyüjti a hozományt. Igaz?

— Az igaz, hogy spórolok, de nem házasságra, hanem — *benzinre . . .*

*

A »Kis Kőszegi« díszes esküvőjére szorongásig megtelt a jáki kápolna és ott volt a fél magyar sportrepülés. A BSE repülői külön szertartást agyaltak ki a legényélettől búcsúzó bajtárs »elvesztésére«. A kápolna bejárata elé diadalivnek két növendék felemelte az óriási büntető légcsavart, a tengelynyilásába hirtelen beleültettek két szál égővörös rózsát és egy riasztóan tüskés kaktuszt, ami a házaséletre vonatkozó »zord« jellemzés volt: *nincsen rózsa tövis nélkül.* Az esküvő után kórusban búcsúztak tőle a kápolna előtt, háromszor harsant fel a búcsúztató:

— Isten veled, Gyuszika!

Eláruljuk: a kaktusz kipottyant az előkészületek izgalmai között és a cserepe eltört. *Szerencsét jelent az új párnak.*

*

Hogy mennyire nem ért a nagyközönség a repüléshez, mutatja *Doleviczény* Ferenc, a kiváló cserkészrepülő emlékezetes kényszerleszállása a Táltos-sal a Vérmezőre.

— Jaj, — mondták a szemtanuk, — a vihar idesodort a Déli vasut fölé egy nagy repülőgépet. Motorhibája volt, már a légcsavarja sem forgott! Ketten ültek benne és látszott, hogy kétségbeesetten küzdenek a viharral, de az erősebb volt, lesodorta a Vérmezőig és odavágta őket. ***Mindketten meghaltak!..***

A »Szárnyról-szárnyra« a kényszerleszállás szinhelyén találkozott *Doleviczény*-nyel. Bepólyált fejjel, saját lábán jött az alaposan megrongálódott Táltos romjaihoz.

— Hát veled mi történt?

— Elköröztem a Duna fölé, a Vár fölött még emelkedtem egy keveset. A Hármashatárhegyre már nem tudtam visszamenni, gondoltam, a magasságból futja még Budaörsig. A Déli vasut fölött már annyit leadtam, hogy teljesen reménytelen volt. Nekifordultam hát a Vérmezőnek, de rengetegen jártak rajta, kénytelen voltam csúsztatni erősen. Későn birtam kivenni, a szárnyakat még megmentettem, de belementem a földbe.

(Ha már mindenáron bele kell szólni a dologba, idézzük *Tasnádi* László egy mondását a bécsi vitorlázóolimpiász tanulságaiból: »Féklapnélküli vitorlázógépet nem szabad többé építenünk«.)

*

Sűrű vér ficánkol néhány vitorlázóink ereiben, egymásután »brilliroznak« földközelben. Az eredmény: néhányan a repülőtéren kívül érnek földet. ***Hol gyümölcsösben, hol a repülőtéri betonúton.*** A pálmát az egyik így vitte el a »vagányoskodásban«: földközellel artistáskodott és ***beleszállt az egyetlen startzászló vasrúdjába.*** Kirántotta. Utána két csendőr húzta ki a vasutasok M. 22.-őjéből a szárnybaszorult rudat, mint a fogorvos a rossz gyökeret. Kiderült, hogy *Taricskát filmezte leszálláskor egyik barátja,* azért repült olyan hajmeresztő kurázsival. Utána ő maga is megállapította:

— Nem volt érdemes . . .

*

A Nagykanizsai Sportrepülő Egyesület jól sikerült szüreti mulatságot rendezett. Az ünnepség előtt leventezenekar járta végig a várost, majd a sétatéren megkezdődött a vidám szórakozás. A katonazenekar muzsikált, volt körhinta céllövészet, szerencsesátor. Műsoros előadást is rendeztek, amelyen megjelent az egyesület vezetősége, *vitéz Székely János* tábornok, helyőrségparancsnok vezetésével a tisztikar, *Krátky István* polgármester a feleségével és mások. Megnyitóul magyarruhás lányok és legények táncoltak, majt Horváth István elszavalta az »Uj Ikarusok« című költeményt. Fekete László, a nagykanizsai sportrepülők vezetője előadást tartott a vitorlázó repülésről és bemutatta az egyesület vitorlázó repülőit. Utána kigyult a tábortűz. A tábortüzi mókákat jókedvű szőlőlopás követte. Az amerikai árveréssel és szépségversennyel zárult repülőmulatság bevételét egy vitorlázó iskolagép beszerzésére fordítják.

*

Ötven körül jár már a magyar vitorlázó repülőnők száma és a Murányinővérek, majd Czékus Erzsébet után negyediknek a Pamutipar repülőgárdájából Harmath Izabella tett sikeres »C« vizsgát. A Hármashatárhegyen újabban a következő hölgyek vitorláznak: Hruby Ilona, Hamza Hanem, Náthy Ilona, Katona Magda, Hirschberg Erzsébet, Relovszky Mária, Prim Borbála, Pály Klára, Ács Gézella és Csörgő Lászlóné.

Az 1939. évi olimpiai vitorlázórepülő edzőtábor eredményei

Idei vitorlázórepülésünk egyik legjelentősebb eseménye az olimpiai edzőtábor volt. Annyi küzdés után végre először sikerült idehaza olyan repülőtáborozást megrendezni, amelyen elejétől a végéig képzett meteorológus szaktanácsadó állt a pilóták rendelkezésére. Az eredmények azután igazolták ennek az elvnek a helyességét. Repülőink számtalan kilátástalannak látszó időjárási helyzetben végeztek sikeres célrepülést, mert segítette őket a meteorológus tanácsa és az időjárás pontos ismerete.

Az Alföld alacsony és magas hőlégképződményeinek kihasználása volt a másik jelentős eredmény. A repülések során ugyanis igen sok alkalommal csak 50—60 m magasan voltak már a gépek és sikerült újból a távrepüléshez szükséges nagyobb magasságot elérni, sőt a vontatógépről a lekapcsolások átlagos magassága sem érte el a talaj feletti 300 métert. A tapasztalatok alapján a jövő évre várhatók a csörlőgépek indításával végrehajtott távrepülések is. Itt persze csak nagyteljesítményű gépre és feltétlenül nagy gyakorlattal biró pilótára gondolok.

Az edzőtáboron azonban sajnos csak 7 pilóta vett részt, valószinűleg a rövid jelentkezési határidő és a hivatali elfoglaltságok miatt. A jövőben minden esetre kívánatos volna a repülőesemények korai dátumszerű lerögzítése.

A résztvevők a rendelkezésre álló 14 nap alatt az alábbi számszerű eredményeket érték el:

											Össz.:
1. *Bollmann Béla:*											
	m	1355	1256	1530	1658	1318	1201	527	1764		10609
	km	114	98	55	50	83	114	83			597
2. *Ozsdolay György:*											
	m	1413	1421	516	535	1496					4881
	km	26	72	73							171
3. *Szabó István:*											
	m	693	567	1543	866	1487					5156
	km	33	77	100							210
4. *Szőnyi József:*											
	m	256	185	1604	1164	330	1211	102	265		5117
	km	55	33	14	15	38					155
5. *Tardos Béla:*											
	m	778	1129	1332	1200	1520	1142	1032	504	1573	10210
	km	19	54	98	36	33	102	15	33	43 17	450
6. *Tariska Ferenc:*											
	m	629	1560	1790	1100	657	548	1947			8231
	km	97	55	40	40	98	114	83			527
7. *Tasnádi László:*											
	m	1005	1674	1430	1502	1366	1303	2075			10355
	km	114	98	55	72	116	83				538
8. *Szokolay András:*											
	m	1108									1108
	km	98									98

Megjegyzendő, hogy Szokolay csak egy napon vett részt és ekkor egy Szolnok—Budapest-i célrepülést hajtott végre. Ezért őt a továbbiakban az átlagértékelésnél nem sorolhatom fel.

Összesítve az eredményeket az alábbi helyezési sorrendet kapjuk:

Össz. km:

1. Bollmann Béla	597 km
2. Tasnádi László	538 km
3. Tariska Ferenc	527 km
4. Tardos Béla	450 km
5. Szabó István	210 km
6. Ozsdolay György	171 km
7. Szőnyi József	155 km
8. Szokolay András*	98 km
Összesen:	2746 km

*Csak 1 repülése volt.

Össz. magasság:

1. Bollmann Béla	10609 m
2. Tasnádi László	10355 m
3. Tardos Béla	10210 m
4. Tariska Ferenc	8231 m
5. Sazó István	5156 m
6. Szőnyi József	5117 m
7. Ozsdolay György	4881 m
8. Szokolay András*	1108 m
Összesen:	55667 m

*Csak 1 repülése volt.



Összesítve:

1. Bollman Béla	2 pont
2. Tasnádi László	4 pont
3. Tardos Béla	7 pont
4. Tariska Ferenc	7 pont
5. Szabó István	10 pont
6. Ozsdolay György	13 pont
7. Szőnyi József	13 pont

Ha azonban nemcsak az összteljesítményt vesszük figyelembe, hanem a repülési alkalmanként elért átlagos teljesítményeket is, más sorrendet kapunk, amely valószinüleg jobban közelíti meg a pilóták képességeit. E szerint a pilóták összmagasságát és összkilométerszámát osztva a magassági és távolsági repülések számával, az alábbi értékelést kapjuk:

Magasságban:

1. Tasnádi	1479 m/felszállás
2. Bollmann	1201 „
3. Tariska	1175 „
4. Tardos	1123 „
5. Szabó	1031 „
6. Ozsdolay	976 „
7. Szőnyi	639 „

Távolságban:

1. Tasnádi	89 km/felszállás
2. Bollmann	58 „
3. Tariska	75 „
4. Szabó	70 „
5. Ozsdolay	57 „
6. Tardos	45 „
7. Szőnyi	31 „

Összesítve:

1. Tasnádi	2 ponttal
2. Bollmann	4 ponttal
3. Tariska	6 ponttal
4. Szabó	9 ponttal
5. Tardos	10 ponttal
6. Ozsdolay	11 ponttal
7. Szőnyi	12 ponttal

Az olimpiai edzőtábor főcélja azonban nem a magassági és távolsági, hanem célrepülések végrehajtása volt. Ebben a nálunk még alig gyakorolt ágban érték el vitorlázó repülőink a legszebb eredményeket. A szolnoki repülőtérről indulva egymás után érték el a budapesti, szegedi, szentesi, debreceni és miskolci repülőtereket. Bizony volt csodálkozás a budapest—budaörsi forgalmi repülőtéren, amikor 10 percen belül a Szolnokról indult 5 vitorlázógép közül 4 egymás után szállt le a sporthangár előtt.

Ha az esetleg elmaradó olimpiai vitorlázó repülőversenyen nem is lesz alkalom az erők összemérésére, akkor sem volt hiábavaló az idei edzőtábor, mert megmutatta, hogy megfelelő körülmények között megállják helyüket a magyar vitorlázórepülők is.

Az elkövetkezendő évben is szükség lesz egy hasonló táborra, de kívánatos a versenyjelleg erősebb kihangsúlyozása, hogy nagyobb résztvevő létszámot lehessen biztosítani és a motornélküli távrepülés szépségei minél több pilótánk számára elérhető valóság legyen.

Stef Tibor.







Harmath Izabella a negyedik magyar „C" vizsgás vitorlázó hölgyrepülőnk

Az első szeptemberi szeles vasárnapon valóságos »C« vizsga eső hullott a Hármashatárhegyen. A kb. 10 »C« vizsgát tett növendék között kiemelkedő teljesítményt nyujtott *Harmath Izabella,* Magyar Pamutipari repülőhölgy kifogástalan »C« repülése. Tekintve azt, hogy a Magyar Pamutipar csak 1938. őszén kezdte meg a repülést, a nem is egy év alatt »C« vizsgáig eljutott Harmath Izabella teljesítménye eléggé kimagasló. Reméljük, hogy a teljesítményjelvény hamarosan felcseréli a »C« jelvényt.

November 12-én
vasárnap d. e. 11 órakor
a Forum Filmszinházban

REPÜLŐ FILMMATINÉT

rendezünk.

Jegyek kedvezményes áron a kiadóhivatalunkban november 8-ig délelőtt 9-től d. u. 6-ig előre váltható

Beszámoló az 1939. szeptember hó 4-től 14-ig rendezett hármashatárhegyi oktatóképző tanfolyamról

Az oktatóképző tanfolyamot a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap anyagi támogatásával a Magyar Aero Szövetség megbizásából a vitéz nagybányai Horthy István Vitorlázó Telep rendezte meg és bonyolította le.

A tanfolyam vezetősége az alábbi volt:

Vezető: *Stef Tibor.*

Helyettese: *Török Ödön.*

Gazdasági vezető: *Danovszky Ferenc.*

Gépkocsi vezetők, szakmunkások és telepőr.

A tanfolyamra meghívást nyertek a m. kir. Lüh. 160.533 sz. rendeletében felsorolt segédoktatók, illetőleg a rendelet megjelenése óta segédoktatói szakszolgálati engedéllyel biró segédoktatók.

A jelentkezések alapján a tanfolyamra felvétetett 18 segédoktató, akik az alábbi eredménnyel végeztek:

Sorszám	Név	Rep. vizsgafok	Egyesület	Vizsga minősítés
1	Bognár Imre	C	Rómaifürdői Movero	jó
2	Boncek József	C	Movero Budapest	kiváló
3	Gadnay János	B	Bükk-Mátravidéki Aero Club Miskolc	megfelelő (»C« vizsga megszerzéséig feltételes)
4	Gecső Pál	C	Gamma Sp. E.	kiváló
5	Hepper Imre	C	Danuvia Sp. E.	megfelelő
6	Karsay Endre	C	13. sz. Ezermester Cserk. Rep.	jó
7	ifj. Kemény Sándor	C	Cserkészrepülők Budapest	kiváló
8	Kertész Károly	D	Rómaifürdői Movero	megfelelő
9	Kun Kálmán	C	Cserkészrepülők Ózd	nem felelt meg, továbbképzésre utasíttatott
10	Levin Richard	B	Cserkészrepülők Budapest	megfelelő (magyar állampolgárság megszerzéséig feltételes)
11	Major Ferenc	C	Cserkészrepülők Budapest	jó
12	Miklós László	C	Cserkészrepülők Ózd	jó
13	Paszterko Sándor	C	Műegyetemi Sr. E. Budapest	jó
14	Rechnitzer János	C	Pamutipari Cserkészrepülők Ujpest	jó
15	Sárszeghy Tibor	D	Cserkészrepülők Budapest	jó
16	Tóth Bertalan	C	Movero Sárospatak	megfelelő
17	Villányi József	C	Cserkészrepülők Budapest	igen jó
18	Weltzl Sándor	C	Tudományegyetemi Sp. E.	jó

Az elméleti kiképzés a tanfolyam vezetőségén kívül meghívott előadók végeztek. Előadást tartottak:

Rotter Lajos: Repülés és repülő oktatás.

Czirmay Zoltán: Motoros repülőtéri rend.

Tóth Géza: Meteorológia.

Szokolay András: Műszaki ismeretek.

Tardos Béla: Oktatástan.

A 10 napos táborozás folyamán az előirányzott elméleti és gyakorlati munkarendet teljes mértékben sikerült betartani és a mindvégig kedvező időjárás segítségével be is fejezni.

A napirend az alábbi volt:

6 ó 00 perc ébresztő.
6 ó 30 perc sorakozó, reggeli ima, parancskiadás.
7 ó 00 perc reggeli.
7 ó 30 perc repülő üzem megkezdése.
12 ó 30 perc a repülő üzem befejezése.
13 ó 00 perc ebéd.
14 ó 00 perc elméleti előadás.
15 ó 00 perc repülő üzem megkezdése.
18 ó 00 perc repülő üzem befejezése.
19 ó 00 perc vacsora.
21 ó 00 perc takarodó.

A tábor munkarendje az alábbi volt:

1939. szept. 4. hétfő, d. e.: Kezdő iskolázás. Csürőgyakorlatok, csúszások. D. u.: Kezdő iskolázás. Csúszások, ugrások.

Szept. 5. kedd, d. e.: Kezdő iskolázás. 10—12 mp-es repülések. D. u.: Kezdő iskolázás. A vizsgarepülések oktatása.

Szept. 6. szerda, d. e.: Haladó iskolázás »A«—»B« vizsga közötti forduló gyak. D. u.: Haladó iskolázás »A«—»B« vizsga közötti forduló gyak.

Szept. 7. csütörtök, d. e.: »B« vizsgarepülések, fordulózások, célleszállások. D. u.: »B« vizsgarepülések, fordulózások, célleszállások.

Szept. 8. péntek, d. e.: Előkészítés a vitorlázáshoz Vöcsök gépen »A« vizsga terepen. D. u.: A működő egyesületek kiképzésének tanulmányozása.

Szept. 9. szombat, d. e.: Előkészítés a vitorlázáshoz Vöcsök gépen »B«—»C« vizsgaterep. D. u.: Előkészítés a vitorlázáshoz Vöcsök gépen »B«—»C« vizsgaterep.

Szept. 10. vasárnap, d. e.: Válogatott feladatrepülések. D. u.: A működő egyesületek kiképzésének tanulmányozása.

Szept. 11. hétfő, d. e.: Válogatott feladatrepülések. D. u.: Válogatott feladatrepülések. Fokozott elméleti előkészítés.

Szept. 12. kedd, d. e.: Válogatott feladatrepülések. Fokozott elméleti előkészítés. D. u.: Válogatott feladatrepülések. Fokozott elméleti előkészítés.

Szept. 13. szerda, d. e.: Válogatott feladatrepülések. Fokozott elméleti előkészítés. D. u.: Válogatott feladatrepülések, Fokozott elméleti előkészítés.

Szept. 14. csütörtök, d. e.: Elméleti és gyakorlati vizsga. D. u.: Táborozás.

A tanfolyamon az oktatójelöltek 181 felszállást végeztek 7 és fél óra repülési összidővel. Vitorlázó repülésre csak két fél nap volt alkalmas és akkor is csak a legjobban gyakorolt repülők tudtak huzamosabban fennmaradni. A leghosszabb vitorlázás 2 és fél óra volt. ***Géptörés vagy gépsérülés a tanfolyam alatt nem volt!*** Használatban volt 2 drb Tücsök, 2 drb Vöcsök és 2 drb Pilis tipusu motornélküli repülőgép.

A tanfolyam költségeire előirányzott összeg elégnek bizonyult, sőt némi megtakarítás is mutatkozott.

Stef Tibor.

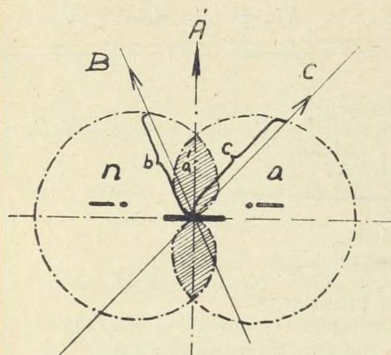


RÁDIÓ A REPÜLÉS SZOLGÁLATÁBAN

Irja: HALMOSSY SIMON rep. hadnagy (2)

Irányrepülés rádióval

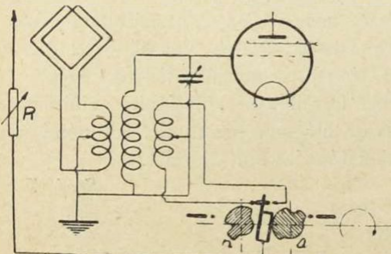
Legutóbb megismertettük az iránymérés elveit, annak gyakorlati megoldását, most lássuk azokat a rádió készülékeket, melyek a repülőgépnek az önirányítását végzik.



1. sz. ábra. A kettős szívgörbe.

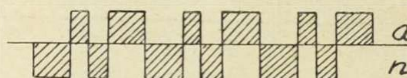
A repülőgép irányrepülő felszerelése antennarendszerből, vevőkészülékből és kezelő szekrényből áll. Az antennarendszer elemei most is a keretantenna és a feszített szálantenna. A kezelő szekrény arra szolgál, hogy a 7 csöves rádió vevőkészüléket behangolhassuk és a megfelelő üzemmódra állíthassuk.

A szívgörbe keletkezését letárgyaltuk, annak nagyszerűségét láttuk, midőn az oldalirány meghatározására használtuk fel. Az irányrepüléshez szükséges kettős szívgörbét az 1. sz. ábrán mutatjuk be, ez úgy jön létre, hogy a segédantenna áramát egy kapcsolóval állandóan más áramfolyás irányban (ellenkező fázisban) kapcsoljuk a keretantenna áramához. A kapcsolásoknak megfelelően másodpercenként többször váltakozva a kettős szívgörbének a jobb, illetve bal oldala érvényesül. A fenti ábra szerinti »A« irányú repülésnél a két szívgörbét egyenlő erősen, állandó »a« hangerővel halljuk, »B« irányú repülésnél a bal szívgörbét »b«, »C« irányú repülésnél a jobb szívgörbét »c« nagyságú hangerővel halljuk. A fázisváltó kapcsolót úgy szerkesztették meg, hogy a jobb szívgörbét előhivó kapcsoló az »a« morse jelnek megfelelő, a bal szívgörbét előhivó kapcsoló pedig az »n« morse jelek megfelelő kapcsoló szektorral végzi a bekapcsolásokat. Ezáltal azt érték el, hogy a kapcsoló az »a«, illetőleg »n« morse jelek előhívásával a jobb, illetőleg a bal szívgörbe bekapcsolását jelzi. (lásd a 2. sz. ábrát.)

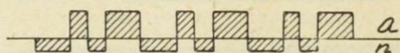


2. sz. ábra. A kettős szívgörbét előhivó kapcsolás.

Rádió irányrepülésnél minimumrepülést végzünk, az iránynak helyes betartása esetén a szívgörbének sem az »a«, sem az »n« oldala nem érvényesülhet külön-külön, hiszen egyenlő nagyságú hangerővel jelentkezik mindkét betű s



3. sz. ábra. Folytonos vonallá egészíti ki egymást a két morse betű.

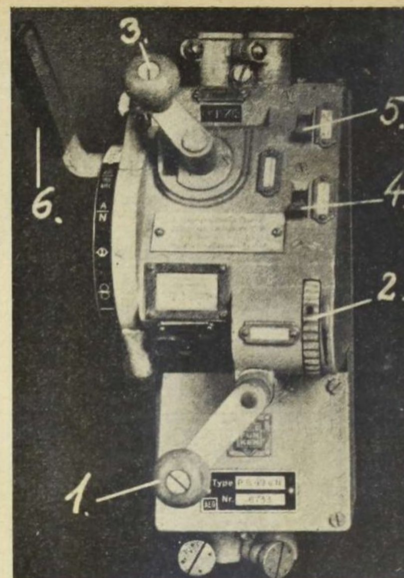


4. sz. ábra. Az »a« morse betű kihallatszik az iránytévesztés miatt.

így a fejhallgatóban a két betűt öszszetéve, állandóan, megszakításnélküli hangnak halljuk. (3. sz. ábra.) Amint a a repülőgép eltér az 1. sz. ábra szerinti »A« irányból, azonnal érvényesül a megfelelő oldalt jelző szívgörbe tehát az illetékes morse jel. (4. sz. ábra.) Minél nagyobb az iránytévesztés, annál kihangsúlyozottabban érvényesül a megfelelő szívgörbe, a betű ritmusában. Rádió irányrepülést végző pilóta úgy vezeti a repülőgépet, hogy a fejhallgatóban állandó »füttyöt« hall, valamely fenti morse betű kihangzása esetén pedig a megfelelő irányú helyesbítő fordulatot végzi.

A rádió irányrepülés bármely tetszésszerinti 300—1800 m-en dolgozó földi állomásra történhet, tehát irányító adóállomás szükségtelen, a készülék önmagát méri be.

Az antenna rendszer által felfogott irányrepülésre felhasznált rezgések háromfokozat rádiófrekvenciás erősítőn keresztül jutva az audion cső rácsára kerülnek, ahonnan két alacsonyfrekvencia erősítőn, majd kimenő transzformátoron keresztül jutnak a rezgések a fejhallgatóhoz. Az audionhoz segéd rezgéskeltő,



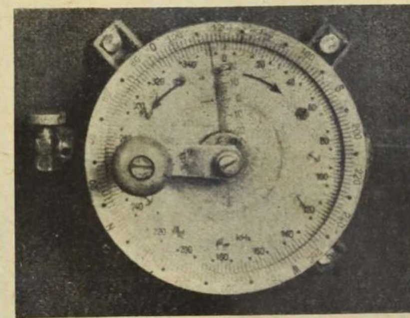
1. sz. fénykép. A Telefunken kezelő szekrény.

lebegtető fokozat csatlakozik a hang előállítása végett.

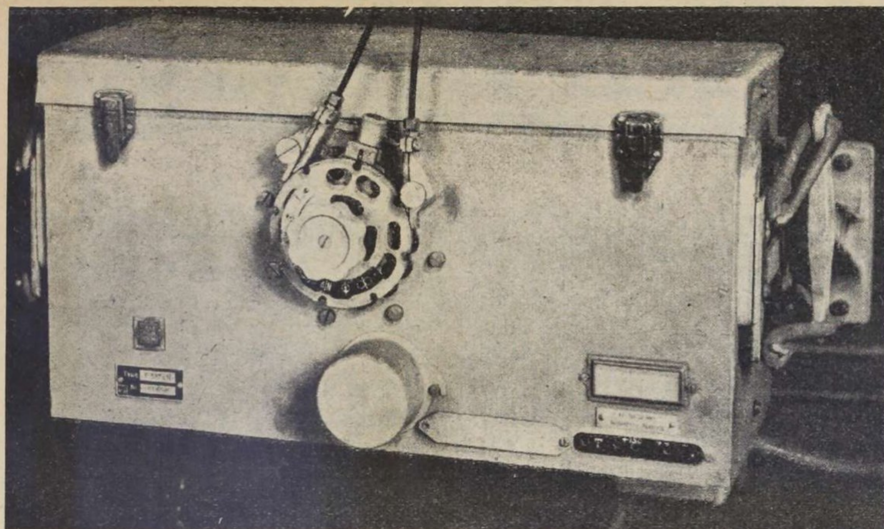
Az 1. sz. fénykép a kezelő készüléket mutatja. A hullámhossz beállítása az »1«-es, a hangerősségszabályozása a »2«-es, a csatolás szabályozása pedig a »3«-as számú gombokkal történik. A vevőkészülék izzitó köreit a »4«-es, a morse és telefónia vételt az »5«-ös kapcsolóval kapcsoljuk. A szekrény bal oldalán látható »6«-os kart lefelé mozgatva a közép- és hosszúhullámú sávokon az iránymérés, »an« irányrepülés, műszer irányrepülés és hirszóróvételi üzemmódok kapcsolhatók.

A 2. sz. fénykép az irányrepülő berendezés keretantennájának teljeskörű fokskálával ellátott meghajtó tárcsáját mutatja.

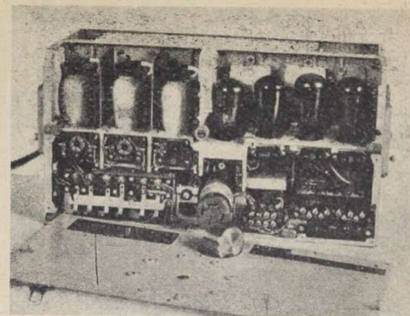
Gyakorlatban az irányrepülés úgy történik, hogy a kapcsolóval a csövek ízzítását bekapcsoljuk, a »6«-os karral keretvételre állunk, a hullámhossz beállító gombbal megkeressük a rárepülésre kiszemelt földi adóállomást, megkeressük a keretantennával a minimu-



2. sz. fénykép. A keretantenna meghajtó tárcsája.



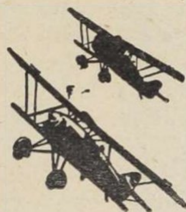
3. sz. fénykép. Az irányvevő a távmeghajtású beállító tárcsával.



4. sz. fénykép. A 7 csöves irányvevő belső megépítése.

mot, majd »an« állásra kapcsoljuk a 6-jelű kart. Ezzel az irányrepülés meg is kezdődött, mert a továbbiakban a pilótának kizárólagos feladata marad a folytonos fütty iránymedrében vezetni a gépet. Ködrepülésnél midőn a pilótának látási figyelme a géphelyzet mutató műszerekre összpontosul, kitűnően beválik az irányrepülésnek ezen hallás utáni egyszerű megoldása.

Irányjelzés a továbbiak alapján műszerre is átvihető, ennél a fejhallgatóban jelentkező jelek helyett egy műszer mutatójának a kilengése adja az iránytévesztést. *(Folytatjuk.)*



Adományok a Repülő-Alapra

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1939. évi szeptember havában érkezett adományokért ezuton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

M. kir. Nemzeti Munkavédelmi Hivatal Gyula 90.— P; Pestszentimre község 500.— P; v. Bagi János, Őszentiván 7.— P; Schwéfel Sándor, Bp. 10.— P; Sándorfi Jolán, Mezőtur 7.— P; Községi Elől járóság, Ipacsfa 20.— P; Közs. Elől járóság, Drávaszabolcs 60.— P; Közs. Elől járóság, Márfa 60.— P; Közs. Elől járóság, Terehegy 150.— P; Balatonszabadi község 600.— P; Siómaros község 150.— P; Közs. Elől járóság, Harkány 500.— P; Virághalmy Jenő, Püspökhatvan 8.72 P; Kovács Jenő, Bp. 1.— P; Porcsin Gyula, Derecske 7.— P; Angyaláti Antal, Debrecen 4.— P; Sikeres István, Gyula 10.— P; Hajdunánás m. város 1.000.— P; Happich Julia, Gyoma 2.— P; Gereghy György, Bacsó 100.— P; Neufeld Sámuel cég, Szeged 10.— P; dr. Hajós István, Orosháza 20.— P; Vármegyei Számvevőség tisztviselő kara, Szolnok 48.92 P; Anyakönyvi hivatal, Szeged 3.10 P; Pécsi Öregdiákok, Pécs 20.13 P; Kommer József, Bp. 10.— P; dr. Kulcsár Ferenc, Bp. 190.— P; Cegléd-kisteleki áll. el. isk. tanulói 4.— P; Dőr község 50.— P; Közs. Elől járóság, Csorna 500.— P; Közs. Elől járóság, Gönyű 312.— P; Közs. Elől járóság, Surd 30.— P; Közs. Elől járóság, Nemespátrő 30.— P; Belezna község 30.— P; Dobrovitzky János, Léva 13.89 P; Kuncze Béla, Bp. 4.32 P; Németh Zoltán, Bp. 1.— P; Engel Miksa, Bp. adománya Omke útján beküldve 300.— P; OTI Bp. tisztv. és alk. által befizetett különbözetek 17.69 P; Kőhalmi Mihály, Rozsnyó 20.— P; Csiszár Barnabás, Ostrokocs 5.43 P; Közs. Elől járóság, Drávagárdony 60.— P; Közs. Elől járóság, Karva 36.— P; v. Bagi János, Őszentiván 15.— P; Magy. Élelmiszerkiv. Cégek Nemzetközi Áruforg. Biztosító Alkalmi Egyesülés, Bp. 712.41 P; Közs. Elől járóság, Drávatamási 60.— P; Káldi Jenő, Bp. 100.— P; A Felhők Katoná terjesztési főintézősége, Bp. 60.— P; Polgárdi Diák Ifjúság, Polgárdi 102.— P; Lang Henrik, Üröm 2.— P; Horvátkimle község 50.— P; György Farkas József, Bp. 2.— P; Polgári Lövészegyesület, Hermánszeg 30.76 P; Pálkövi János, Sajókaza 50.— P; Udvar község 40.— P; Áll. el. népisk. Tantestülete, Rákosliget 28.53 P; »Hangya« vidéki boltkezelőinek adománya 128.46 P; Bácsbokod község 100.— P; Földeák község 873.— P; Magyarkimle község 100.— P; Csüri Gábor, Bp. 5.— P; M. kir. Vallás- és közokt. min. számv. I. o., Bp. által beküldve 11.07 P; Kuncze Béla, Bp. 9.90 P; Balatonfüred község 500.— P; Szentgotthárd és muraszombati járás községeinek adománya 842.— P; Fertőszentmiklós község által beküldve a Diák-bál jövedelme 115.— P; Sátoraljaujhelyi m. kir. államépítészeti hivatal külső és belső személyzete 276.40 P; Horváth János, Mosonszentmiklós 10.— P; M. kir. Külügyminisztérium házipénztára által beküldve 75.12 P.



A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap és a Nemzetközi Baleset és Kárbiztosító Társaság

Lapunknak ezen a helyén kell megemlékeznünk a Repülő Alapnak azirányú gondoskodásáról is, amellyel repülőnövendékeinket és valamennyi kötelékébe tartozó motoros és motornélküli pilótáját az esetleges balesetek esetére védi. Az év elején felhívást intézett az ország valamennyi számottevő biztosító intézetéhez, hogy nyujtsanak be ajánlatot a motoros és motornélküli repülés balesetbiztosítására. A *Nemzetközi Baleset és Kárbiztosító Társaság*, illetve az Adriai Biztosító Társulat ügyvezető igazgatója *Erhardt Dezső*, megértve a Repülő Alap nemes célját, minden anyagi érdekét félretéve az intézetnek, a lehető legmérsékeltebb díjszabással ajánlotta meg a biztosításokat és így a HMNRA f. évben vele kötötte meg a biztosítási szerződést. A biztosítás magában foglalja valamennyi motoros és motornélküli repülőgép ülőhelybalesetbiztosítását, halál, állandó rokkantság és átmeneti munkaképtelenség esetére, továbbá a gépek tűzbiztosítását. Ezenkívül az intézet 100 éves fennállásának ünnepén 10.000 pengős adományt juttat az Alap céljaira.

Nemrégiben történt Kassán egy halálos kimenetelü motoros baleset, ahol az intézet ügyvezetősége a baleset napján azonnal a helyszinre utazott és az elhunyt jelenlévő szüleinek minden késedelem nélkül azonnal kifizette a halálesetre szóló P 10.000 összegű biztosítási összeget.

Ezenkívül az intézet megmutatta, hogy a magyar biztosító intézetek, ott ahol szükség van rá, mindenütt a lehető leggyorsabban és legmegfelelőbben intézik el a károkat. A magyar sportrepülés ezuton mond köszönetet a *Nemzetközi Baleset és Kárbiztosító Társaság* igazgatóságának, élén *Sümeghy István* igazgatónak, azért a megértésért, amellyel mindenütt a legnagyobb készséggel és gyorsasággal nyujtott támogatást az arra szorulóknak, sőt oly esetben is nyujtott segítséget a rászorultaknak, amikor a feltételek rideg értelmezése esetén a kártérítés nyujtása elől jogosan elzárkózhatott volna.

Bodócsy Pál.

GYŐRBEN IS MEGINDULT A MOTORNÉLKÜLI REPÜLÉS

A GYŐRI AERO CLUB 4 GÉPPEL VESZ RÉSZT AZ ORSZÁGOS REPÜLŐ ELŐKÉPZÉS MUNKÁJÁBAN

DOBOS VILMOS felvételei



Mehlhofer Albert oktató egyik növendékét indítja.



V győri motornélküli repülők csoportja a terepen.



Kara Jenő alezredes a Maesz üv. alelnöke meglátogatta a győriek táborát.



»Start« előtt.



A kötél lehull...

Hosszú hónapok munkájának eredményeként az utolsó hetekben Győrben is megkezdhette ifjúságunk motornélküli repülését. A Győri Aero Club keretein belül indult meg az intenziv munka. A Magyar Vagón és Gépgyár vezérigazgatója *Schwetzer Ágost*, mint Győr legnagyobb iparvállalatának vezetője a repülőtér és hangár használatának engedélyezésével sietett segitségére a clubnak. A club elnöke dr. *Drobni Lajos*, alelnökei *Barcza Ernő* gyárigazgató és *Pfannl Jenő* nyug. alezredes.

A Győri Aero Club az ország egyik legrégibb egyesülete, a kényszerítő körülmények hatása alatt azonban hosszú évekig szüneteltette munkáját.

Néhány hónapja ismét megindult a szervezés s ma már két új Tücsök és két Vöcsök, valamint két épülőfélben lévő újabb Tücsök dicséri a vezetőség munkáját.

A club oktatója *Mehlhofer Albert*, fáradságot nem ismerve végzi az ifjúság kiképzését s az ifjúság lelkesedésének fokmérője, hogy a legutóbbi jelentkezési felhívásra több mint 300 fiatal magyar jelentkezett motornélküli repülőkiképzésre.

Képeink a már serényen folyó munkáról beszélnek s reméljük, hogy tavasszal még sokat hallunk a győri motornélküli repülőkről.

VENDÉGJÁRÁS SZENTESEN

vitéz Bonczos Miklós államtitkár és vitéz Horthy István min. tan. látogatása a szentesi cserkészrepülőknél

Nagy megtiszteltetés érte a kiváló szentesi repülőket: október 22-én délután meglátogatta őket *vitéz nagybányai Horthy István* miniszteri tanácsos, a Magyar Aero Szövetség elnöke. Szentesen van ma a vidéki sportrepülőélet gócpontja, a látogatás a szentesiek nagyszerű repülőmunkájának és fővárosi repülőegyesületekhez mérhető, sőt némely tekintetben még azokat is felülmuló nagy repülőéletnek szólt.

Horthy István Budaörsről startolt a szentesi útra a Repülő Alap négyszemélyes Klemm-turagépén, magával vitte *vitéz dr. Bonczos Miklós* belügyi államtitkárt, a szentesi sportrepülés megteremtőjét és *Rotter Lajost,* a kiváló vitorlázórekordert. A vendégeket elkisérte *Tasnády László* is, a *Műegyetemi Sportrepülő Egyesület* elnöke, aki az *M. 19*-en repült le Szentesre.

Az alacsonyan járó felhők miatt nem bővelkedett a repülőút szépségekben, a gépek egy óránál rövidebb idő alatt értek a szentesi repülőtér fölé. *Az óriási repülőtér szélén hatalmas tömeg várt a vendégekre,* akiket *vitéz Szendrey László* főispán köszöntött elsőnek a vármegye és a város vezetőségének élén. Kint voltak a fogadtatásnál *dr. Dósa István* alispán, *dr. Kanász-Nagy Sándor* polgármester is.

Hatvanfőnyi növendékcsapat élén a létszámról *vitéz Bogyai Kamill* csendőrszázados, a szentesi repülők kitünő vezetője tett jelentést:

— Méltóságos uram, a szentesi növendékeken kívül itt vannak a nálunk tanult és vizsgázott *orosházi, kecskeméti, kiskunfélegyházi, csongrádi, hódmezővásárhelyi és mindszenti növendékek!*

Rövid repülőprogram következett: a növendékek bemutattak néhány *csörlőstartos »A« vizsgát,* majd *Murányi Ily* repült a *Vöcsökkel* bemutatót. *Bogyai* százados pedig jónéhány merész spirált mutatott be egy másik Vöcsökkel.

Több, mint tíz vitorlázógépe van a szentesieknek, köztük Pilis és Szittya is

— *Sajnos, ezzel a két nagyteljesítményű géppel alig repülhetünk, mert nincs motoros gépünk.*

— Csörlőstarttal »B« vizsgán túl nem juthatunk, elképzelhető a növendékek türelmetlensége. *Mennének tovább a repülőtudományban, de »C« vizsgáig nem juthatnak el.*

A hires szentesi vasbetonhangárt nézte meg ezután *Horthy István.* Nevetve mondotta kiséretének:

— Hát ide tényleg kell már egy motorosgép, hiszen olyan modern, tágas hangárotok van, hogy *utasgépet is elhelyezhetnétek benne*..

Még ott volt a szemlén az a megsérült Szittya, amelyet előző este vontattak haza Esztergomból. A dugóhúzóban maradt gép bizony alaposan megsérült, pilótáját: *Szamolányit* kórházba kellett szállítani. Aránylag kis bajjal úszta meg a dugóhúzót.

— Hogy van Szamolányi?

— Szerencsére nincs nagyobb baja.

— Hála Istennek, *inkább a gépnek legyen baja, mint a bentülőnek*...

A vendégek autóval vonultak ki a csörlőautókhoz. Éppen akkor húzták fel az egyik növendék gépét.

— Ilyen az ideális csörlőautó, úgy látom, ideális kezelői is vannak!

Korán sötétedik, siettek hát a repülőtéri szemlével, hogy még megtekinthessék a városban lévő létesítményeket is. Először *a gépépitő műhelyt* nézte meg *Horthy István.*

— *Hiszen ez valóságos nagyüzem! Ilyen fölszereléssel még más egyesületeknek is épithetnek gépeket!*

A Szentesi Takarékpénztár modern palotájában lévő repülőklubba és irodahelyiségbe mentek a műhelyből a vendégek. Tágas, kényelmes, nagyvárosias mindkét helyiség berendezése. A falakon köröskörül fényképtablók a szentesi repülőélet kiemelkedő eseményeiről. Jót nevetett *Horthy István* azon a fotosorozaton, amelyet a nyári vontatásos táborozás alkalmával készítettek egy sikerült kényszerleszállásról.

— A növendék nem tudott beérni a repülőtérre, *a város szélén ráült gépével az egyik udvaron álló nagy fára.* Persze, nagy riadalom támadt a környező udvarokon a túlalacsonyan sikló gép láttára, a növendék nem gyulladt be, tudta, hogy túlnagy baj nem lehet. Mielőtt kikötött volna a fán, *még ő nyugtatta meg a kétségbeesetten szaladgáló embereket:*

— Ne féljenek, nincs baj, felfog valamelyik fa!

— Szerencsére ráült a galyakra, ágakra, aztán újból lekiabált az ülésből:

— *Hozzanak egy létrát, hogy lemászhassak és értesitsék a repülőteret, hogy ezen a portán vagyok a fahegyében!*...

Legvonzóbb a szentesiek életében, hogy a fiatal iparoscserkészekkel együtt van a város intelligenciája.

— Hetenként kétszer jönnek össze beszélgetni a fiúkkal — mondja *Bogyai* — itt olvasgatunk, szórakozunk. *A multkor meglátogatott bennünket Bonczos államtitkár úr is, leült a fiúk közé, hosszú ideig együtt beszélgettünk.*

— *Dicséretetekre válik ez a repülőszellem.* Mostmár értem, hogy néhány esztendő alatt hogyan tudtatok ilyen évtizedekre való szép eredményekhez jutni.

A társaság átvonult a Kaszinóba, ahol *Szendrey* főispán ebédet adott a vendégek tiszteletére. Erősen alkonyodott már, amikor *vitéz Horthy István* és *Tasnádi László* elrepültek Budaörsre. A társaság együtt maradt még vacsorára is. *Bogyay Kamill* egyre azt hajtogatta:

— Remélem megelégedettek velünk...

Nincs okuk a szentesieknek a kétkedésre. Eláruljuk: a szemle csak megerősítette azt a jogos kívánságot, hogy Szentesnek juttatni kell egy motorosgépet. *Kiérdemelték a szentesiek. (R.)*

Beszámoló a szentesi cserkészrepülők ez évi munkájáról

Januárban a rossz téli időjárás és a felázott repülőtér miatt üzemet egyáltalában nem tudtunk tartani és így munkánk kizárólag az elméleti kiképzésre szorítkozott.

Februárban szintén nem tudtunk itthoz üzemet tartani, mert repülőterünk alkalmatlan volt erre, kihasználtuk ellenben a szeles időjárást és felmentünk a Hármashatárhegyre. A szállítókocsinkon felvittük egyik »Vöcsök« gépünket s így február 9-én egyesületünk két tagja, vitéz Bogyay Kamill szds. és Murányi Valéria szerezték meg »C« vizsgájukat.

Márciusban az időjárás még mindig hátráltatta kiképzésünket.

Áprilisban repülőterünkön rendes kiképzés volt, melyet azonban nagy mértékben hátráltatott az esős időjárás és a felázott talaj. Két növendékünk szerezte meg »B« vizsgáját.

Május nevezetes hónapunk volt, mert e hó 21-én tartottuk meg országos szabású és jelentőségű látványos repülőnapunkat, immár sorrendben a másodikat. Májusban ismét egy növendékünk tette le »B« vizsgáját.

Június mozgalmas hónapunk volt. 1-től 15-ig a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap városunk repülőterén rendezte meg az első magyarországi motoros vontatásos kiképző tábort, melynek keretében az ország összes repülőegyesületeitől kiküldött pilóták nyertek vontatásos kiképzést. Júniusban egyébként 4 növendékünk szerezte meg elsőfokú »A« vizsgáját.

Július hónapunk szeles hónapunk volt, így a fősúlyt a pilóták továbbképzésére fordítottuk, mert a szeles idők miatt a kezdőket nem röpíthettük. E hónapban egy növendékünk tette le »B« vizsgáját.

Augusztus 5-től 25-ig rendeztük meg az első szentesi csörlőtábort kezdők számára. Az ország minden részéből, a Dunántúlról ép úgy, mint a Felvidékről sereglett össze az ifjúság, hogy Szentesen tanulja meg a repülést! Megható levelek érkeztek be hozzánk, melyeknek írói fanatikus hittel és lelkesedéstől áthatva kérték felvételüket a kiképző táborba. A táboron 36 növendék vett részt. A növendékek a Cserkészszövetség által rendelkezésre bocsátott sátrak alatt laktak és a repülőtéren épített tábori konyhán étkeztek. Táborszerű rendben és fegyelemben telt el a 3 hét, mely idő alatt 10 növendék »B«. 19 növendék pedig »A« vizsgáját szerezte meg.

Augusztus 6-án egyébként érdekes esemény szinhelye volt a szentesi repülőtér. Magyarországon először Szentesen sikerült csörlővontatásból termikvitorlázást végezni. Az eddig az alföldi síkvitorlázó repülés elérhetetlen álma volt, az valósággá vált, hála a Szentes felett uralkodó kitünő nyári termik képződménynek. Csörlővontatásból eddig nem sikerült Magyarországon 5 percet a nivó, tehát a kikapcsolás felett repülni. Csörlővontatásból ez lehetetlen volt eddig, mert a termikus képződmények rendszerint 300 m magasságtól kezdődnek, csörlővontatásból pedig 200 m-nél magasabb magasságot nem igen lehet elérni, így a vitorlázó gép nem tud magasságot nyerni és pár perc mulva kénytelen leszállni. Eddig ez volt a helyzet, tehát ha az alföldi síkvitorlázó repülő »C« vizsgázni akart, vagy olyan helyre kellett utaznia, ahol lejtő volt, vagy pedig repülőgépvontatásból kellett megszereznie a szükséges magasságot ahhoz, hogy »C« vizsgázzon, azaz hogy az emelkedő légáramlatokat nagyobb magasságból megszerezhesse és a lekapcsolás felett 5 percet repülhessen.

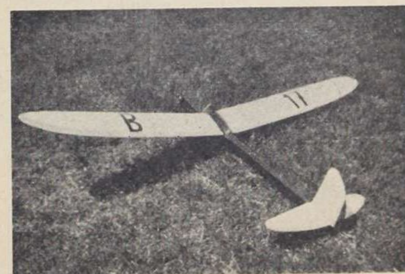
A kérdéses vasárnap nagy volt a hőség. A talaj meleg kisugárzásai azzal biztattak, hogy a termikek már alacsony magasságban kezdődnek és meg lehetne kisérelni azok elérését csörlővontatásból is. Vitéz Bogyay Kamill szds., a szentesi cserkészrepülők soprtelnöke, az egyik Vöcsök tipusú gyakorló vitorlázó géppel délben felszállt, hogy megpróbálja csörlésből termikelni. 150 m magasságban kapcsolt le, majd a hangár felett spirálozni kezdett. A Vöcsök nem vesztett magasságából, hanem állandóan körözött felfelé s közben lassan távolodott északkelet felé, majd kb. 400 m magasságot elérve, visszafordult és 11 perc 48 másodperces repülés után simán leszállt.

Figyelemreméltó, hogy a gépen nem volt variométer, mert ha lett volna, úgy annak pilótája elhagyta volna a repülőteret, hogy nagyobb távolságot repüljön, így azonban megelégedett azzal, hogy sikerült csörlővontatásból hosszabb ideig termikvitorlázást végezni. Az eredmény jelentős azért is, mert reményt nyujt arra, hogy különösen műszer segítségével »B« vizsgás növendékek Szentes kitünő légterében is letehetik a sóvárogva várt »C« vizsgát.

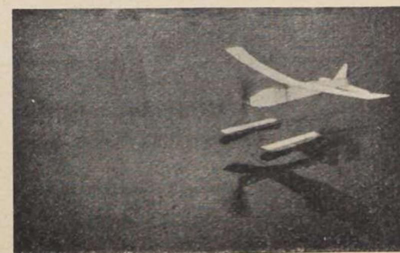
A szentesi cserkészrepülők a f. évben eddig 2 »C«, 14 »B« és 25 »A« vizsga eredményt produkáltak és most midőn műszaki felkészültségük mintaszerű, minden reményük megvan, hogy a jövőben még ennél is jobb eredményeket érjenek el.

vitéz Bogyay szds.

Modelezőink munkája



Thoma György vitorlázó gépe. Következő számunkban ismertetjük.



Benedek György hidroplánja már eddig is szép eredményeket ért el.

GÉPTIPUSOK



Hush-hush angol vizi repülőgép. 2 drb Bristol Herkules 14 hengeres motorja közel 300 km-es sebességet biztosít számára.



Fiat CR. 25-ös utasszállító gép. 2 drb 840 lóerős RC. 38-jelű motorral 460 km/óra maximális sebességet ér el.



SAI. Ambrosini 7. az olasz repülőtechnika egyik legkiválóbb sportgépe. Legközelebbi számunkban részletes adatokat hozunk erről a tipusról.

A Magyar Szárnyak „Fulgur" Aero Körének beszámolója

Most, amikor visszapillantunk az elmult félév sok küzdelmére és sikerére, akadályokra, melyeket legyőztünk, eredményekre, melyeket elértünk, első gondolatom, a hála gondolata. A hála azok iránt, akik lehetővé tették számunkra a komoly, eredményes munkát.

Legelső sorban hálát kell adnunk a »Magyar Szárnyak«-nak, amelyekhez tartozunk. Meg kell köszönnünk a támogatást, az anyagot sőt az otthont is, hisz ezt mind a »Magyar Szárnyak«-nak köszönhetjük. Meg kell köszönnünk *Fornády Elemér* elnök urunknak is azt a jóakaratot, áldozatkész lelkesedést, amellyel a kör ügyeit vezette és a fiúkat lelkesítette. Hálás szívvel gondolunk városunk, Budafoknak vezetőire

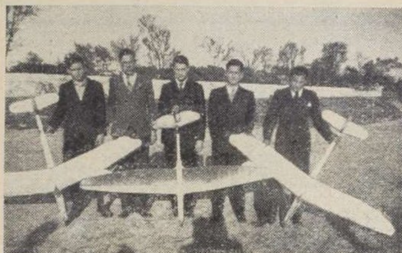


Vitorlázó model a levegőben.

és társadalmára, mely az utóbbi időben szintén a legmesszebbmenően támogat bennünket.

Utolsó beszámolónk óta a következő munkát végeztük el: Résztvettünk a május 29-i hármashatárhegyi versenyen. Ez volt legelső versenyünk. Gépeink a 3., 5., 7., 8., 9. helyen végeztek és díjakat nyertek. Hogy ennek az eredménynek nagyszerűségét megérthessük, tudni kell, hogy gépeink papírbevonású lakkozatlan gépek voltak, hiszen havi költségvetésünk legfeljebb 10 P lehetett és ebből öt-hat gépet kellett építeni. A létszám akkor 28 fő volt. A versenyek után tovább építettünk.

Július 17-én Budafok modelezői versenyt tartottak, ahol minden versenyszámot a »Fulgur« modelezői nyertek. Szép eredményeket ért el ezen a versenyen Csicsmann modelezővezető Icarusa, Bodnár Strolchja és Holpert FV. 9.-e. A felfelé ívelő pályafutásunk legközelebbi állomása augusztus 9. Ezen a napon ismét a »Magyar Szárnyak« áldozatkészsége útján lehetővé vált egy új, sokkal tágasabb műhelybe való költözködés. Most már otthonunk is volt. Lehetővé vált a létszám emelése. Ezután



»Fulgurok« egy csoportja.

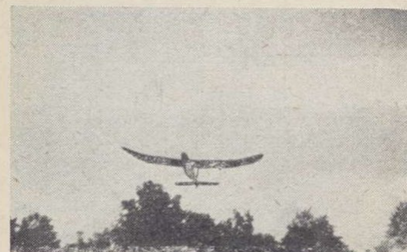
szívós, kitartó munka következett, amelynek eredményével a novemberi kiállításon állunk majd a nyilvánosság elé.

Nyáron modelező táborokat rendeztünk, 8—10—18 fő volt a táborok létszáma. Elméleti kiképzés és magas-start kiképzés volt a táborok célja. Az eredmény felülmulta a várakozást. Modelezőink száma 118 fő. A kész modelek száma 30, épül 37. (Ezek közül 14 nagyteljesítményű versenymodel és megfelel a FAI szabályzatnak.) Grábner László megszerezte a város társadalmának anyagi támogatását is. Július 20.-a óta ez a támogatás kb. 100—120 P-re tehető. A műhely ismét kicsinynek bizonyul. Legutóbb a város vezetői látogatták meg a »Fulgur« műhelyét. Rögtönzött bemutatónk a legteljesebb sikert aratta. Mulatságos eset játszódott le a bemutatón. Csicsmann kacsa modele termiket fogott: 12 perces vitorlázás után a Svábhegy felett eltünt. Csicsmann barátunk bánatosan hívta vissza kacsáját, de hiába.



Rajrepülés.

Munkabeosztásunk szigorú. Minden tag hetenként kétszer köteles a munkában résztvenni. 8—8 modelezőből alakul egy csoport, melyet egy idősebb modelező vezet. 3—6 csoportból egy szakasz. Minden szakaszra két munkanap esik egy héten úgy, hogy az egyik szakasz d. u. 2—6-ig dolgozik, a másik 6—10-ig. A kezdők 3—4-en közösen építenek a csoportvezetők felügyelete mellett. A vizsgarendszerünk, amelyet már majdnem minden modelező kör átvett, a következő: »A« 30 mp, »B« 60 mp, »C« 300 mp, »D« 600 mp. Természetesen pontosan meghatározzuk, hogy melyik vizsgát milyen géppel lehet letenni. Minden vizsgához elméleti és gyakorlati vizsga is tartozik. Utána teli van az otthon profil, nyomásközéppont, lecsúszási ellenállás és számtalan más modelező szakkifejezéssel. A »civilek« csak állnak és hallgatnak majd egy negyedóra mulva diadalmasan kijelentik: Jé, hiszen ezek magyarul beszélnek. Munka közben gyakran felhangzik az ének. Leggyakrabban az indulónk hangjai hallatszanak: »Váll a vállhoz, kéz a kézben,



A start pillanatában.

ez a »Fulgur« jóban, vészben«. Öröm nézni ezt a szorgos, jókedvű társaságot. A fiatalabbak milyen bizalommal mennek az idősebb, tapasztaltabb modelezőkhöz tanácsért és azok milyen szeretettel segítik azokat ügyes-bajos dolgaikban. Igy öröm dolgozni, elvégezni olyan munkát, amely felnőtteknek is dicséretére válnék.

Isten segítségét kérjük munkánkhoz és dolgozunk tovább, amugy »Fulgur« módra: Váll a vállhoz, kéz a kézben...

Filó Béla

TÖRJE A FEJÉT

Ha több rejtvényt közlünk, egy rejtvény beküldése is elegendő. Megfejtési határidő minden hónap 15. A megfejtés a kiadóhivatalba küldendő: Budapest, VIII., Üllői-út 12. A budapesti nyerők díjukat ünnep és szombat kivételével d. u. 5—6 óra között a kiadóhivatalban vehetik át, a vidékieknek a díjukat postán küldjük el.

1	2	3	4	5	6
7					
	■		■	8	
	■	9			
10			■	■	
	■				■

4. sz. keresztrejtvény. Beküldte: **Péterfavy Géza.**

Vizszintes sorok: 1. Repülőiskola. 7. Tisztség repülőgépen. 8. Latin kötőszó. 9. Jármű. 10. Ismert közmondás harmadik szava.

Függőleges sorok: 1. Repülésügyi szervezet. 2. Calcium vegyjele. 3. A repülés tudományos neve. 4. Sír (népiesen). 5. Kutya teszi. 6. Vászonlakás.

KÉPREJTVÉNY



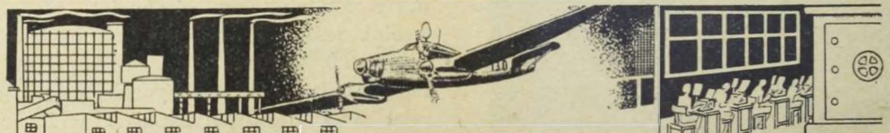
17. sz. rejtvény.

A mult számunkban közölt rejtvények helyes megfejtése: 15. sz. rejtvény: Ro. 43. hidroplán. 16. sz. rejtvény: Dornier Do. 26. hidroplán.

A helyes megfejtők: Alber Pál, Bp.; ifjú Kőváry Nándor, Tápiószele; del Medico Endre, Bp.; Szenteleky György, Bp.; Baka Zoltán, Pécs; Hauer Béla, Veszprém; Baljuk Vadim, Bp.; Siposs István, Nyiregyháza; Gongi László, Pécs; Ács Klári, Bp.; Küry Teri, Bp; ifjú Langmár Béla, Ujpest; Bazsó Miklós, Bp.; Lengyel László, Debrecen; Járay István, Szigetvár; Kuczogi Endre, Veszprém; Ferenczy Pál, Bp.; Forintos Dénes, Bp.; Breslmayer Román, Mátyásföld; Petrovics Béla, Bp.; Lotterhof Márton, Győr; Szászfalvi Lajos, Bp.; Duschinszky Ferenc, Bp.; Sujánszky István, Bp.; Sándor Ernő, Rákospalota; Szörényi Gyula, Balassagyarmat; Havassy József, Balassagyarmat; Cseh Jenő, Bp.; ifjú Nemessánszky László, Miskolc; Kolozsváry Bálint, Bp.; Heller Gusztáv, Magyaróvár; László András, Pápa; Morvay László, Ujpest; Bóday Konrád, Bp.; Csák Péter, Gödöllő; Kováts László, Bp.; Szabó Lajos, Debrecen; Kálmán László, Debrecen; Tyrnauer János, Bp.; nemes Dobrovits György, Pécs; Cziráky József, Celldömölk; Acél Ilona, Kassa; Hunyadi Béla, Ipolyság; Hidvégi Hilda, Bp.; Temessy Győző, Bp.; Tarsky Rómeo Attila, Pápa; Somogyi Miklós, Paks.

Díjat nyertek: Bóday Árpád, Bohn Sándor, Martonos Károly, Tenner Géza, Divéky Aranka és Pálosy Pál.

Díjakat adnak:



Légvidelmi cikkek előállításában bármely más országgal felvehetjük a versenyt. Mégis nehezen halad a légoltalmi felszerelések beszerzése, mert hozzávetőleges becslés szerint erre mintegy 30 millió pengőre volna szükség és ebben esetben Budapest lakossága minden tekintetben tökéletesen biztosítva volna. A fővárosi háztulajdonosoknak — egy átlagos nagyságú bérház — légoltalmi berendezése pontosan 817 pengőbe kerülne.

Az Air France budapesti kirendeltségét felszámolja. A jelenlegi nemzetközi helyzet nem kedvez a francia polgári repülésnek. Míg egyes nemzetközi vonalakat helyreállítottak, addig más vonalak kerülő uton tartanak céljukhoz, de az Air France-nak a vonalai ennek dacára sem jöhetnek számításba.

A fémhulladékok gyűjtése országszerte megindult. Már az első napok is óriási eredménnyel jártak, mert a gyüjtőszerv néhány nap alatt negyedmillió pengőt forgalmazott.

A részvénytársaságokról készült mult havi statisztika szerint öt új részvénytársaság alakult, négy pedig megszünt. A hónap végén az összes magyar rt.-ok száma 2971 volt. A rt. összes alaptőkéje 1448 millió pengőt tett ki. A megszünt rt. összes alaptőkéje 550 ezer pengő volt, 800 ezer pengővel kevesebb, mint az újonnan alakultaké.

A LEVEGŐ CÉZARJA

című regényünk folytatása technikai okokból kimaradt.

Szerkesztésért és kiadásért felel: **Jánosy István** főszerkesztő.

Kalász Könyvkiadó Rt. könyvnyomdája V., Kádár-utca 5. sz. Telefon: 12-13-31.